Секретно.

Обзоръ
дѣятельности
МОРСКОГО ВѢДОМСТВА
ЗА ЦАРСТВОВАНІЕ
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

1881—1894.

С.-Петербургъ.
Печатано въ Типографіи Морского Министерства,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1901.

Секретно.

Обзоръ

дѣятельности

МОРСКОГО ВѢДОМСТВА

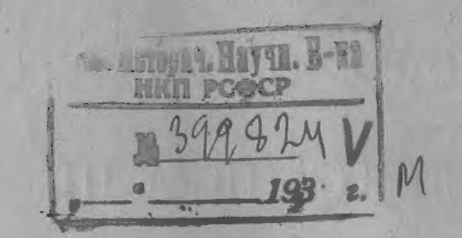
ЗА ЦАРСТВОВАНІЕ

ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА

АЛЕКСАНДРА III.

1881—1894.

С.-Петербургъ.
Печатано въ Типографіи Морского Министерства,
въ Главномъ Адмиралтействѣ.
1901.



Имѣю счастіе повергнуть на Высочайшее Вашего Императорскаго Величества воззрѣніе обзоръ дѣятельности Морского вѣдомства за приснопамятное царствованіе Августѣйшаго Родителя Вашего, въ Бозѣ почивающаго Государя Императора Александра III.

Генералъ-Адмиралъ АЛЕКСѢЙ.

31 Января 1901 года.

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МОРСКОГО ВѢДОМСТВА

за 1881—1894 г.г.

Всеподданнѣйше представляя настоящій обзоръ дѣятельности Морского вѣдомства за время царствованія въ Бозѣ почивающаго Августѣйшаго Родителя Вашего Императорскаго Величества, считаю долгомъ бросить взглядъ на эту дѣятельность съ точки зрѣнія выполненія тѣхъ началъ и задачъ, которыя ко времени вступленія на престолъ Государя, при предмѣстникѣ моемъ, Его Императорскомъ Высочествѣ въ Бозѣ почившемъ Великомъ Князѣ Константинѣ Николаевичѣ, признавались непремѣннымъ условіемъ для дальнѣйшаго развитія морскихъ силъ нашего Отечества.

Начала эти состояли: 1) въ возможно большемъ развитіи плаваній военныхъ судовъ въ дальнихъ моряхъ и океанахъ, для созданія истинныхъ моряковъ и для поддержанія международнаго значенія Россіи; 2) въ независимости нашего отечества отъ иностранныхъ верфей и заводовъ въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ, и 3) въ сокращеніи и упрощеніи береговой администраціи до крайнихъ предѣловъ возможности, при сознаніи, что не флотъ существуетъ для администраціи, а послѣдняя для флота. Указанныя начала легли въ основу и моей дѣятельности по управленію Морскимъ вѣдомствомъ. Плаваніе нашихъ судовъ въ заграничныхъ водахъ не прекращалось за весь отчетный періодъ; наиболѣе важныя боевыя единицы нашего флота построены на отечественныхъ заводахъ и, кромѣ того, для самостоятельной постройки судовъ, Морскимъ вѣдомствомъ пріобрѣтены въ собственность два завода (Обуховскій и Балтійскій) и, наконецъ, береговая администрація упрощена насколько возможно, съ изданіемъ въ отчетномъ періодѣ новаго положенія и наказа объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ.

Но точное выполненіе указанныхъ трехъ началъ не могло бы еще исчерпать всего, что требовалось для дальнѣйшаго развитія морскихъ силъ нашего отечества. Морское министерство побуждалось

обстоятельствами вступить на совершенно новый путь усиленія боевой готовности флота, — заняться улучшеніемъ главнымъ образомъ личнаго его состава, очистить дорогу для полезнаго движенія по службѣ молодымъ офицерамъ, привлечь къ этой тяжелой и отвѣтственной службѣ всѣхъ безъ исключенія, кто имѣетъ честь носить мундиръ моряка, ознакомить ихъ со всѣми отраслями судовой службы, устранивъ спеціализацію въ какой-либо одной части морского дѣла, въ ущербъ остальнымъ, и, наконецъ, вообще усилить строевую подготовку. Понятно, какую огромную дѣятельность должно было вызвать осуществленіе предположеній о переформированіи личнаго состава флота, завершившихся изданіемъ въ 1885 г. положенія о морскомъ цензѣ, но только этою мѣрою и возможно было освободить личный составъ флота отъ массы обременявшихъ его лицъ, не плававшихъ въ продолженіи иногда 20 и болѣе лѣтъ, а потому утратившихъ самый навыкъ къ морской службѣ. При этомъ Морское министерство далеко было отъ мысли образовать для флота проектируемымъ положеніемъ выдающихся строевыхъ офицеровъ, такъ какъ выдающіеся люди всегда и вездѣ рѣдки, они вызываются обстоятельствами при извѣстныхъ массовыхъ подъемахъ духа, распространяющихся обыкновенно на всѣ отрасли жизни и дѣятельности.

Цѣль положенія заключалась въ образованіи для службы ровныхъ людей, знающихъ свое дѣло и честно исполняющихъ свои обязанности, въ коихъ именно нуждался нашъ флотъ. Но эта скромная сама по себѣ цѣль совершившагося преобразованія личнаго состава флота, повела къ достиженію другой болѣе важной задачи—къ улучшенію состава офицеровъ въ строевомъ отношеніи, и, повидимому, послѣднія событія на Дальнемъ востокѣ, послужившія, такъ сказать, пробнымъ камнемъ для провѣрки степени боевой готовности нашихъ моряковъ, могутъ считаться достаточнымъ доказательствомъ, что основа преобразованія была избрана правильная. Конечно, и въ дѣйствующемъ положеніи о морскомъ цензѣ возможно допустить нѣкоторыя частныя измѣненія по указаніямъ опыта, но суть его, сближающая нашъ флотъ, въ смыслѣ общности главныхъ основаній, съ важнѣйшими флотами Европы—англійскимъ и французскимъ,—у которыхъ эти основанія нами заимствованы, останется неизмѣнною, и уже съ этой стороны значеніе совершившагося преобразованія всегда будетъ велико.

Задачи Морского министерства въ отношеніи будущаго сводились: 1) къ усиленію Балтійскаго флота мореходными броненосцами, которые могли бы дѣйствовать самостоятельно во всѣхъ моряхъ,

постройкою такого числа этихъ броненосцевъ, чтобы въ совокупности они имѣли не менѣе 20 орудій въ башняхъ и 40 по бортамъ; 2) къ созданію въ Черномъ морѣ флота, равнаго по силѣ, по крайней мѣрѣ, турецкому, и 3) къ устройству въ Приморской области Восточной Сибири такого порта, въ которомъ наши суда могли бы снабжаться запасами хотя бы на первое время крейсерства.

Перечисленныя задачи нашли себѣ въ отчетномъ періодѣ полное осуществленіе: Балтійскій флотъ усиленъ 9 новыми мореходными эскадренными броненосцами, съ 28 орудіями наибольшихъ калибровъ и 66 орудіями меньшихъ калибровъ; для Черноморскаго флота построены суда, въ боевомъ отношеніи далеко превзошедшія турецкій флотъ, и наконецъ положено прочное начало улучшенію Владивостокскаго порта до степени полнаго его соотвѣтствія важности нашихъ государственныхъ задачъ на Дальнемъ востокѣ.

Но однимъ изъ величайшихъ событій всего отчетнаго періода слѣдуетъ признать сооруженіе новаго передового порта въ Балтійскомъ морѣ, открытаго во всякое время года. Идея такого порта была завѣтною мечтою еще Императора Петра Великаго, но осуществить ее суждено было только въ Бозѣ почивающему Государю. Сооруженіемъ Либавскаго порта, наименованнаго по Высо-

чайшему Вашего Императорскаго Величества повелѣнію, 5 декабря 1894 года, портомъ Императора Александра III, — положено начало прочному укрѣпленію нашего отечества на берегахъ Балтійскаго моря, въ качествѣ великой морской державы. Опредѣленіе всей важности и государственнаго значенія сего событія составитъ, конечно, предметъ справедливой оцѣнки исторіи. Но ближайшіе практическіе его результаты видны уже и въ настоящее время: только теперь стало возможнымъ отправлять наши суда въ далекія плаванія во всякое время года, по первой представившейся къ тому надобности.

Въ отношеніи развитія средствъ морской отрасли государственной обороны, царствованіе Государя Императора Александра III можно охарактеризовать слѣдующими основными чертами совершившихся по Его державной волѣ въ морскомъ дѣлѣ преобразованій. Въ отношеніи личнаго строеваго состава это было время коренныхъ реформъ; въ дѣлѣ военнаго судостроенія — время созданія сильнаго броненоснаго флота, съ возрожденіемъ Черноморскаго, устройства новаго передового порта въ Балтійскомъ морѣ и переустройства и улучшенія существующихъ портовъ; въ отношеніи плаванія — время систематическаго развитія заграничныхъ плаваній нашихъ судовъ во всѣхъ моряхъ, гдѣ это

признавалось полезнымъ и необходимымъ по политическимъ соображеніямъ и требовалось задачами образованія опытныхъ моряковъ, и, наконецъ, въ отношеніи личнаго состава береговыхъ учрежденій, портовыхъ и центральныхъ, — какъ время совершеннаго ихъ переустройства.

Въ нижеслѣдующемъ отчетѣ по разнымъ отраслямъ морского управленія являются вездѣ эти отличительныя черты дѣятельности Морского вѣдомства за приснопамятное царствованіе въ Бозѣ почивающаго Государя.

I. Личный составъ флота.

Въ концѣ 1880 г. въ Морскомъ вѣдомствѣ на дѣйствительной службѣ состояло:

Офицерскихъ чиновъ.	3.209
Нижнихъ чиновъ.	26.327
Къ 1894 г. офицерскихъ чиновъ	2.284
Нижнихъ чиновъ.	30.152

Число офицерскихъ чиновъ, дѣйствительно требующихся флоту, по его судовому составу, за принятыми въ предшествующее царствованіе мѣрами, заключавшимися съ одной стороны въ разрѣшеніи офицерамъ увольняться на коммерческія суда на выгодныхъ для нихъ условіяхъ, а съ другой — въ усиленномъ увольненіи въ резервъ всѣхъ

тѣхъ старослужащихъ адмираловъ и офицеровъ, въ службѣ которыхъ Морское вѣдомство, за вызваннымъ обстоятельствами переформированіемъ флота, не встрѣчало дѣйствительной надобности, къ началу царствованія въ Бозѣ почивающаго Государя значительно сократилось. Но тѣмъ не менѣе излишекъ въ офицерахъ флота противъ дѣйствительной въ нихъ потребности все еще достигалъ почтенной цифры — 182 человѣкъ (въ томъ числѣ штабъ-офицерскихъ чиновъ 63), что составляло около 9% общаго строевого состава. Затѣмъ, къ 1883 г. избытокъ въ оберъ-офицерскихъ чинахъ еще болѣе повысился, вслѣдствіе упраздненія званій гардемарина и кондуктора и отъ производства, въ теченіи одного года, двухъ выпусковъ какъ тѣхъ, такъ и другихъ лицъ, въ мичманы и прапорщики, и только начиная съ 1886 г., одновременно съ введеніемъ въ дѣйствіе положенія о морскомъ цензѣ для офицеровъ флота, число наличныхъ офицерскихъ чиновъ начало уравновѣшиваться со штатнымъ, выражающимъ истинную въ этихъ чинахъ потребность.

Вашему Императорскому Величеству извѣстны основныя начала нынѣ дѣйствующаго положенія о морскомъ цензѣ. Посему, дабы не утруждать вниманія Вашего, считаю необходимымъ упомянуть вкратцѣ лишь о причинахъ и практиче-

скомъ результатѣ этого важнѣйшаго законоположенія, изъ числа осуществленныхъ Морскимъ вѣдомствомъ въ отчетномъ періодѣ.

Всякая служба, а тѣмъ болѣе военная, должна оцѣниваться исключительно со стороны ея дѣйствительной пользы, и почетное положеніе въ морской служебной корпораціи, болѣе чѣмъ на всякомъ другомъ поприщѣ, должно пріобрѣтаться сопряженными съ пройденнымъ путемъ лишеніями и трудами. Къ сожалѣнію, не ко всѣмъ офицерамъ строевого состава флота примѣнялось это справедливое требованіе: списки личнаго состава были переполнены лицами, не плававшими въ теченіи иногда 20 лѣтъ, или командовавшими, въ штабъ-офицерскихъ чинахъ, самыми незначительными судами, которыми въ настоящее время завѣдуютъ боцмана. До 43% адмиральскихъ и штабъ-офицерскихъ чиновъ оставалось вовсе безъ должностей, или служило въ постороннихъ вѣдомствахъ и на коммерческихъ судахъ, продолжая однако пользоваться повышеніемъ въ чины, по системѣ производства цѣлыми выпусками. А между тѣмъ флотъ тяготился избыткомъ молодыхъ офицеровъ, часто лишенныхъ возможности совершать плаванія, за неимѣніемъ судовыхъ вакансій, и потому утратившихъ не только охоту, но и самую пригодность къ плаванію. Создавалось совершенно ненормальное явленіе,

болѣе того, — не могло быть полной увѣренности въ боевой готовности флота. Законъ о цензѣ, одинаково распространенный на всѣ спеціальности морской службы, изданными въ разное время отчетнаго періода законоположеніями, устранилъ это ненормальное положеніе въ служебной средѣ молодыхъ офицеровъ, съ одной стороны оставляя въ строевомъ составѣ флота лишь участвующихъ въ очередномъ замѣщеніи судовыхъ должностей и увольняя въ запасный разрядъ, за неплаваніе болѣе извѣстнаго срока, офицеровъ, зачисленныхъ по флоту, а съ другой стороны — положивъ въ основу переустройства личнаго состава флота штатъ, измѣняемый по мѣрѣ надобности, но ни въ какомъ случаѣ не увеличиваемый произвольно.

По существу служебныхъ требованій для флота было признано необходимымъ, чтобы усталые и устарѣвшіе благовременно очищали дорогу молодымъ и бодрымъ, независимо отъ личнаго желанія продолжать службу. Было признано, что только при широкомъ примѣненіи этого принципа переустройство личнаго состава совершится скоро, съ пользой для службы и перенесется гораздо легче, чѣмъ если бы пришлось, вслѣдствіе удержанія старшихъ на службѣ, надолго затянуть производство и увольнять изъ младшихъ чиновъ безъ пенсіи или съ недостаточнымъ половиннымъ окладомъ.

Положеніе о цензѣ, привлекая одинаково всѣхъ офицеровъ къ несенію тяжелой морской службы, вначалѣ имѣло для служебнаго ихъ движенія весьма важное поощряющее значеніе. Въ зависимости отъ значительной убыли въ личномъ составѣ, движеніе это пошло настолько быстро, что изъ числившихся по спискамъ при введеніи въ дѣйствіе положенія о морскомъ цензѣ, къ 1891 году состояло въ прежнихъ чинахъ: изъ 51 контръ-адмираловъ — 2, изъ 148 капитановъ 1 ран. — 5, изъ 453 капитановъ 2 ран. — 90, изъ 616 лейтенантовъ — 332 и изъ 396 мичмановъ — 127.

Въ возмѣщеніе трудностей, налагаемыхъ прохожденіемъ службы на новыхъ основаніяхъ, и необходимости невольнаго ея оставленія, Я ходатайствовалъ о дарованіи флоту особыхъ льготъ, постоянныхъ и временныхъ, истинно Царская щедрость коихъ, дѣйствительно, обезпечила заслуженныхъ моряковъ и ихъ семьи. Одною изъ такихъ льготъ было положеніе о вознагражденіи судовыхъ командировъ за долговременное командованіе судами I и II ранговъ. Установленное взамѣнъ положенія 26 Января 1844 года о прибавочномъ жалованьи за сбереженіе судовъ, оно распредѣлило отпускавшіяся на этотъ предметъ средства гораздо соотвѣтственнѣе истинной заслугѣ и существенно увеличило содержаніе многихъ адмираловъ и командировъ.

Дальнѣйшія мѣропріятія Морского министерства по переустройству личнаго состава были направлены къ распространенію среди флотскихъ офицеровъ всесторонняго военно-морского образованія, по тѣмъ частямъ ихъ службы, которыя до того времени лежали на обязанности спеціалистовъ: артиллеристовъ и штурмановъ. Необходимость привлеченія флотскихъ офицеровъ ко второму виду спеціальности сознавалась уже давно. Вопросъ объ упраздненіи корпуса штурмановъ возбужденъ былъ вскорѣ послѣ Крымской войны, формально обсуждался еще въ 1863 г. и съ тѣхъ поръ постоянно имѣлся въ виду,— такъ какъ вызывался именно тѣсною связью штурманской части съ самою сущностью морского дѣла, вслѣдствіе которой для флотскихъ офицеровъ обязательно знать ее ближайшимъ образомъ, не нуждаясь въ этомъ отношеніи ни въ чьей помощи и не полагаясь ни на кого,—но разрѣшенія не получалъ, по недостатку подготовки флотскихъ офицеровъ къ самостоятельному завѣдыванію штурманскою частью, и только путемъ постояннаго ознакомленія ихъ съ этою частью морской службы стало наконецъ возможнымъ упразднить корпусъ штурмановъ и возложить обязанности его на флотскихъ офицеровъ. Несравненно легче разрѣшался вопросъ о корпусѣ артиллеристовъ, такъ какъ къ замѣщенію ихъ должностей флотскіе офицеры были подготовлены лучше,

и кромѣ того корпусъ не былъ многочисленъ. Основы упраздненія обоихъ корпусовъ установлены тѣ же, какія были приняты для скорѣйшаго сокращенія излишняго числа офицеровъ флота. Но для болѣе успѣшнаго проведенія реформы предѣльный возрастъ оберъ-офицеровъ нѣсколько пониженъ, и срокъ выслуги полнаго оклада пенсіи сокращенъ до 30 лѣтъ. Правила объ упраздненіи обоихъ указанныхъ корпусовъ Высочайше утверждены 12 іюня 1885 года.

Предпринятыя въ 1884—88 гг. царствованія въ Бозѣ почивающаго Государя мѣры къ преобразованію личнаго состава флота дали благопріятные результаты еще при Его жизни, въ смыслѣ какъ сокращенія расходовъ по содержанію личнаго состава офицерскихъ чиновъ, такъ и улучшенія самой службы, о чемъ Я имѣлъ счастіе засвидѣтельствовать въ моихъ всеподданнѣйшихъ по Морскому вѣдомству отчетахъ. Что касается отношенія наличія флотскихъ офицеровъ къ потребности въ нихъ со стороны дѣйствительной службы, то изъ приводимой ниже таблицы Ваше Императорское Величество изволите усмотрѣть, что начиная съ 1886 г., число строевыхъ флотскихъ офицеровъ быстро уравновѣшивается со штатнымъ, именно благодаря положенію о морскомъ цензѣ.

Излишекъ флотскихъ офицеровъ и офицеровъ корпусовъ морской артиллеріи и флотскихъ штур-

мановъ противъ штатнаго числа ихъ, по отдѣльнымъ годамъ, составлялъ:

		Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Всего.	
Къ 1 Января:	1886 г.	188	356	544	25%
	1887 г.	94	262	356	17,3
	1888 г.	52	233	285	15
	1889 г.	15	197	212	11,7
	1890 г.	—	171	171	9,7
	1891 г.	—	85	85	7,3

Такому быстрому уменьшенію избытка офицеровъ флота и корпусовъ много способствовалъ добровольный уходъ въ отставку пожелавшихъ воспользоваться особою Высочайше дарованною льготою, благодаря которой уволенные въ продолженіе первыхъ пяти лѣтъ со времени введенія морского ценза, получали вознагражденія за сокращенное число мѣсяцевъ плаванія. Засимъ съ 1892 г., вслѣдствіе быстраго роста судового состава, начинаетъ чувствоваться недостатокъ въ офицерахъ противъ числа ихъ, опредѣляемаго штатами. Такъ, число недостающихъ штабъ и оберъ-офицеровъ въ этомъ году равнялось 18, въ 1893 г. — 51 и въ 1894 г. — 73. Означенное обстоятельство, само по себѣ, не представляло непосредственной опасности на случай войны, такъ какъ численность офицеровъ опредѣлялась штатами по числу вооружаемыхъ судовъ, роду предстоящихъ

имъ плаваній и потребности для береговыхъ нуждъ, и несомнѣнно въ военное время, когда вооружаются только боевыя суда и могущіе имъ оказать содѣйствіе транспорты, наличіе офицеровъ, вмѣстѣ съ числящимися въ запасѣ, для военныхъ дѣйствій было бы достаточно. Но тѣмъ не менѣе представлялось настоятельно необходимымъ озаботиться принятіемъ мѣръ къ устраненію въ будущемъ недостатка въ офицерахъ, тѣмъ болѣе, что число убылыхъ офицеровъ, какъ показалъ опытъ, не могло уже покрываться молодыми выпусками. Въ этихъ видахъ составленъ былъ новый штатъ Морского кадетскаго корпуса, удостоившійся 22 февраля 1894 г. Высочайшаго утвержденія, коимъ число воспитанниковъ увеличено съ 240 до 320. Одновременно съ симъ былъ увеличенъ штатъ Техническаго училища, съ 60 до 80 воспитанниковъ, такъ какъ сталъ ощущаться недостатокъ и въ инженеръ-механикахъ. Наконецъ въ благополучное Царствованіе Вашего Императорскаго Величества комплекты воспитанниковъ въ названныхъ учебныхъ заведеніяхъ, въ виду необычайнаго роста нашего флота, доведены въ 1898 г. до 600 человѣкъ — въ Кадетскомъ корпусѣ, и до 160 — въ Техническомъ училищѣ, и кромѣ того флоту открытъ новый источникъ для пополненія въ военное время контингента оберъ-офицерскихъ чиновъ, съ изданіемъ

1 апрѣля 1896 г. закона о прапорщикахъ запаса флота.

Въ общемъ, наличіе офицеровъ въ Морскомъ вѣдомствѣ къ январю 1895 г. составляло 2195 человѣкъ,—менѣе наличія къ 1 январю 1881 г. на 814 человѣкъ и изъ этого числа 1536 человѣкъ, т. е. до 70%, находились собственно въ строевомъ составѣ флота, составляя его боевую силу, причемъ офицеровъ корпуса штурмановъ оказалось на судовыхъ должностяхъ изъ 158 всего 36 и артиллеристовъ изъ 71 только 9.

Не менѣе сего сознавалась Министерствомъ необходимость коренного пересмотра вопроса о судовыхъ механикахъ и корабельныхъ инженерахъ.

Корпусъ корабельныхъ инженеровъ, немногочисленный по своему составу и получившій правильную постановку еще въ предшествующее настоящему отчетному періоду царствованіе подвергся лишь небольшому сокращенію. Наоборотъ, вопросъ о механикахъ представлялся болѣе сложнымъ. Должны были измѣниться не только условія ихъ службы, но и самого подготовленія къ этой службѣ. Исключительныя мѣры, принятыя въ 60-хъ годахъ въ отношеніи механиковъ, сопровождались весьма важными послѣдствіями, — Морское вѣдомство избавилось совершенно отъ наемниковъ-иностранцевъ, равнодушныхъ къ славѣ и величію Россіи, имѣвшихъ

возможность при первомъ политическомъ затрудненіи оставить службу. Но положеніе механиковъ во флотѣ далеко еще не соотвѣтствовало ни важности и отвѣтственности ихъ служебной дѣятельности, ни той роли, которая выпала на долю корпуса, съ переходомъ къ постройкѣ кораблей огромной силы и милліонной стоимости. Въ составѣ корпуса числились лица, зачисленные въ списки по представленіямъ и удостоеніямъ начальства и по экзаменамъ, безусловно снисходительнымъ, и такихъ лицъ въ корпусѣ числилась половина. Самый составъ корпуса, въ 528 человѣкъ, признавался чрезмѣрнымъ и совсѣмъ не соотвѣтствующимъ истинной въ механикахъ потребности. Поэтому, когда въ 1883 г. состоялся пересмотръ положенія о механикахъ, то оказалось, что, по современному составу судовъ, число механиковъ, требующихся флоту, не должно превышать 300, каковое число ихъ и было опредѣлено новымъ штатомъ.

Съ примѣненіемъ къ инженеръ-механикамъ особо выработанныхъ основаній ценза, вопросъ о полезномъ для службы движеніи этихъ должностныхъ лицъ разрѣшился удовлетворительно, чему въ значительной степени способствовало то обстоятельство, что большинство инженеръ-механиковъ занимаютъ судовыя должности, т. е. находятся въ одинаковомъ съ флотскими офицерами положеніи. Содержаніе

судовыхъ механиковъ было приведено въ большее соотвѣтствіе съ важностью ввѣренныхъ имъ обязанностей, въ особенности въ виду значительнаго возвышенія окладовъ, присвоенныхъ по штату 3 Іюня 1885 года береговымъ должностямъ по механической спеціальности. Прежнія табели остались безъ измѣненія, но старшимъ судовымъ механикамъ было назначено особое вознагражденіе за долговременное управленіе судовыми машинами.

Напротивъ, разработка правилъ ценза для корпуса корабельныхъ инженеровъ представляла не малыя трудности. Очевидно, основное начало морского ценза—плаваніе и соединенныя съ этимъ: служебная оцѣнка, повышеніе по службѣ и вознагражденіе за плаваніе, — не могли быть примѣнимы къ неплавающимъ корабельнымъ инженерамъ. Но въ то же время не представлялось возможнымъ, чтобы лица, занимающіяся судостроеніемъ, столь близкимъ флоту, не были обставлены должными гарантіями служебнаго и возрастнаго ценза и не имѣли соотвѣтствующаго обезпеченія. Назначеніемъ корабельнымъ инженерамъ особаго вознагражденія за постройки судовъ, съ зачетомъ судостроительныхъ работъ въ непремѣнное условіе повышенія по службѣ, какъ показалъ продолжительный опытъ, вопросъ о положеніи судостроителей разрѣшенъ удовлетворительно.

Высочайше утвержденнымъ 15 мая 1886 г. положеніемъ о корабельныхъ инженерахъ и инженеръ-механикахъ флота предусмотрѣны и опредѣлены всѣ стороны ихъ служебной дѣятельности. Служба этихъ лицъ, какъ и служба флотскихъ офицеровъ, оцѣнивается исключительно со стороны приносимой пользы. Знаніе и служебный опытъ, иниціатива въ разработкѣ отдѣловъ своей спеціальности, безъ сомнѣнія, должны быть для инженеровъ единственнымъ путемъ къ достиженію почетнаго положенія на службѣ. И, повидимому, не можетъ быть сомнѣнія, что путь избранный Морскимъ министерствомъ къ переформированію корпусовъ, былъ правиленъ. Къ сожалѣнію, и до сего времени слышатся неосновательныя нареканія на Морское министерство, что введенная положеніемъ 1886 г. замѣна военныхъ чиновъ, которые прежде имѣли корабельные инженеры и инженеръ-механики, званіями по спеціальности уронили, будто-бы, служебное положеніе корпусовъ, тогда какъ облеченныя этими званіями лица въ дѣйствительности уравнены съ соотвѣтственными флотскими чинами, а при отставкѣ или переводѣ въ другія вѣдомства получаютъ классные чины.

Перечисленныя преобразованія личнаго состава флота должны были предусмотрѣть возможность непроизвольнаго невыполненія нѣкоторыми офице-

рами правилъ ценза. Было бы особенно грустно увольнять въ отставку такихъ офицеровъ, въ случаѣ если они завѣдомо исправны и полезны дѣлу. Посему, наряду съ правилами о цензѣ для флотскихъ офицеровъ, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, Морскимъ министерствомъ было выработано особое положеніе о чинахъ по адмиралтейству, удостоившееся 11 апрѣля 1886 г. Высочайшаго утвержденія. Ближайшею цѣлію сего положенія было именно удержать на службѣ полезныхъ Морскому вѣдомству офицеровъ, какъ флотскихъ, такъ и корпусовъ, не преграждая въ то же время дороги къ возвращенію въ строевой составъ флота тѣмъ изъ нихъ, кои не утратили права числиться въ этомъ составѣ. Согласно положенія, чины по адмиралтейству занимаютъ штатныя должности въ Министерствѣ, портовыхъ управленіяхъ, военно-морскихъ учебныхъ заведеніяхъ, или исполняютъ обязанности въ учрежденіяхъ Вѣдомства и въ строевыхъ частяхъ, вознагражденіе за которыя предусмотрѣно смѣтными ассигнованіями. Большинство сихъ чиновъ прошло суровую школу морского дѣла, пріобрѣло основательное знакомство со всѣми его сторонами, почему служба ихъ признавалась всегда полезною. Для наиболѣе же даровитыхъ и способныхъ офицеровъ открыто по службѣ движеніе до генераль-

скихъ чиновъ и занятія должностей до 4 класса включительно.

Слѣдующею по времени мѣрою по переустройству личнаго состава флота была разработка положенія объ офицерахъ военно-морского судебнаго вѣдомства. Основная мысль сего положенія заключалась въ томъ, чтобы преградить молодымъ офицерамъ переходъ со строевой дороги на юридическую, облегчить возвращеніе въ строй и устранить возможность болѣе успѣшной выслуги въ военно-морскомъ судебномъ вѣдомствѣ, нежели въ строю. Въ виду сего офицерамъ этого вѣдомства, согласно Высочайше утвержденнаго 8 декабря 1886 г. положенія, присвоена общая линія чинопроизводства съ зачисленными по адмиралтейству чинами.

За преобразованіемъ личнаго состава флота и корпусовъ корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ флота и чиновъ по адмиралтейству, оставалось преобразовать корпусъ инженеровъ морской строительной части. Эта послѣдняя мѣра обусловливалась отчасти предыдущими, являясь прямымъ послѣдствіемъ совершившагося уже преобразованія корпусовъ корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, а съ другой стороны была необходима въ виду затруднительности комплектованія корпуса военными инженерами. Положеніе объ инженерахъ и техникахъ морской строительной части Высочайше

утверждено было 14 іюня 1891 г. Въ основѣ сего положенія заключаются тѣ же начала, что и въ положеніи о корабельныхъ инженерахъ и инженеръ-механикахъ флота, т. е. отсутствіе чиновъ, строительный цензъ, награжденіе чинами при отставкѣ, зачисленіе въ запасъ, увольненіе отъ службы по предѣльному возрасту и проч. По положенію корпусъ комплектуется лицами, окончившими курсъ по первому разряду въ Николаевской инженерной академіи, въ институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I и въ институтѣ гражданскихъ инженеровъ Императора Николая I, причемъ для поступленія на службу въ Морское вѣдомство, съ званіемъ техниковъ морской строительной части, необходимо еще выдержать особое провѣрочное испытаніе. Такая постановка дѣла гарантируетъ Морскому вѣдомству хорошій контингентъ корпуса.

Преобразованія въ личномъ составѣ офицеровъ должны были вызвать соотвѣтствующія преобразованія по учебной части, клонившіяся къ болѣе тѣсному согласованію преподаванія въ учебныхъ заведеніяхъ Морского вѣдомства съ предстоящею молодымъ офицерамъ строевою дѣятельностію. Важнѣйшія мѣры въ этомъ направленіи выразились въ пересмотрѣ программъ преподаванія, въ улучшеніи постановки практическихъ занятій, настойчивомъ требованіи выполненія воспитанниками установлен-

ныхъ для нихъ плаванiй, пониженiи учебнаго возраста, повышенiи уровня переводныхъ балловъ, установленiи обязательности прохожденiя корабельными инженерами академическаго курса и практическихъ подготовительныхъ занятiй для флотскихъ офицеровъ, желающихъ поступить въ морскую академiю на кораблестроительное отдѣленiе, и, наконецъ, въ изданiи, въ февралѣ 1894 г., новыхъ положенiй и штатовъ Морского кадетскаго корпуса и Техническаго училища Морского вѣдомства и уставовъ тѣхъ же учебныхъ заведенiй. Помимо общихъ измѣненiй, внесенныхъ въ педагогическую и строевую жизнь Морского корпуса и Техническаго училища, примѣненныя къ нимъ новыя положенiя наиболѣе коснулись условiй прiема и правъ на поступленiе въ эти учебныя заведенiя.

По дѣйствовавшимъ до 1894 г. правиламъ, правомъ поступленiя въ Морской кадетскiй корпусъ пользовались сыновья: потомственныхъ дворянъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, гражданскихъ чиновниковъ и потомственныхъ почетныхъ гражданъ. По новому положенiю преимущественное право въ этомъ отношенiи предоставлено сыновьямъ флотскихъ офицеровъ, которые принимаются по 1 разряду; по 2 разряду принимаются сыновья исключительно потомственныхъ дворянъ. Изъ всего числа выдержавшихъ прiемный экзаменъ, первые пять прини-

маются въ казенно-коштные воспитанники, независимо отъ разрядовъ. Затѣмъ свободныя казенно-коштныя вакансіи замѣщаются по старшинству среднихъ балловъ кандидатами перваго разряда, а остающіяся затѣмъ вакансіи предоставляются выдержавшимъ экзаменъ кандидатамъ 2 разряда. Своекоштными и степендіатами принимаются лучшіе изъ выдержавшихъ экзаменъ. Право поступленія въ Техническое училище, куда прежде принимались дѣти всѣхъ сословій, по новому положенію предоставлено лишь потомственнымъ и личнымъ дворянамъ, потомственнымъ почетнымъ гражданамъ и дѣтямъ служившихъ и служащихъ въ Морскомъ вѣдомствѣ офицеровъ и чиновниковъ. Повышенъ нѣсколько и образовательный цензъ на поступленіе въ училище (требуются познанія въ объемѣ 6-ти классовъ реальныхъ училищъ, а не пяти, какъ было прежде).

Не менѣе важное преобразованіе совершилось въ прошедшее царствованіе въ отношеніи нижнихъ чиновъ. Существовавшее съ 1863 г. устройство флотскихъ экипажей оказалось уже давно неудовлетворительнымъ, прежде всего со стороны числа экипажей. Вызванное быстрымъ ростомъ судового состава нашего флота, увеличеніе числа нижнихъ чиновъ повело къ переполненію экипажей. Составъ нѣкоторыхъ изъ нихъ къ 80-мъ годамъ уже превы-

шалъ 3000 человѣкъ. Обученіе такого количества матросовъ на берегу, очевидно, и само по себѣ дѣлалось затруднительнымъ. Съ другой стороны представлялась неудовлетворительной и самая организація морскихъ командъ, по несоотвѣтствію ея потребностямъ судовой жизни. Судовыя команды, сплоченыя во время плаванія на одномъ кораблѣ, съ возвращеніемъ на берегъ, теряли всякую связь съ прежними начальниками; а между тѣмъ развитіе плаванія, возрастающая трудность обученія морскому дѣлу, съ разнородными его спеціальностями, при кратковременности сроковъ самой службы, требовали установленія самого тѣснаго и полнаго единенія матроса съ его судовымъ начальствомъ. Необходимо было создать такое положеніе, чтобы единеніе это не прерывалось ни въ какомъ случаѣ. Въ этихъ видахъ было составлено, при участіи опытнѣйшихъ адмираловъ и капитановъ, новое положеніе объ управленіи морскими командами на берегу, удостоившееся Высочайшаго утвержденія въ 4 день февраля 1891 г. Согласно этому положенію, не коснувшемуся экипажей и командъ, поставленныхъ въ исключительныя условія службы: гвардейскаго, каспійскаго и сибирскаго, а также ревельскаго полуэкипажа и свеаборгской флотской роты,—взамѣнъ 8 балтійскихъ и 2 черноморскихъ, образовано 18 экипажей въ балтійскомъ флотѣ и

6 въ черноморскомъ, численностью отъ 900 до 1100 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Экипажи раздѣлены на дивизіи: двѣ въ Балтійскомъ и одну въ Черномъ морѣ, и начальникамъ ихъ, старшимъ флагманамъ, присвоены права и обязанности, необходимыя для болѣе близкаго и непосредственнаго завѣдыванія флотскими командами и на берегу. Въ составъ каждаго экипажа входитъ, по крайней мѣрѣ, одно судно 1 ранга. Судовыя команды не разбиваются и сохраняютъ на берегу свой судовой составъ; переводы офицеровъ и нижнихъ чиновъ изъ одной судовой команды въ другую, а тѣмъ болѣе изъ экипажа въ экипажъ, допускаются только въ исключительныхъ случаяхъ. Командиръ экипажа, пользуясь всѣми начальственными правами, не стѣсняетъ однако подчиненныхъ ему судовыхъ командировъ въ распоряженіяхъ по управленію, обученію и довольствованію ввѣренныхъ имъ судовыхъ командъ, которыя такимъ образомъ и на берегу остаются у нихъ въ полномъ подчиненіи, сохраняя вмѣстѣ съ тѣмъ ту сплоченость, которая пріобрѣтается совмѣстнымъ плаваніемъ и жизнью на одномъ суднѣ.

Мѣра эта способствовала достиженію двухъ цѣлей, одинаково важныхъ для строевой подготовки личнаго состава: для офицеровъ облегчила задачу болѣе тщательнаго обученія командъ строевому

дѣлу, а въ нижнихъ чинахъ развила сознаніе единства и привязанности къ своему судну и начальству.

Независимо сего продолжавшееся развитіе техническихъ отраслей морского дѣла потребовало со стороны Министерства особыхъ заботъ о возможно лучшей постановкѣ спеціальнаго образованія какъ офицеровъ, такъ и нижнихъ чиновъ. Съ этою цѣлью въ отчетномъ періодѣ были пересмотрѣны положенія о спеціальныхъ школахъ и учебныхъ командахъ, установлены командировки минныхъ офицеровъ для участія въ опытахъ и въ выполненіи особыхъ работъ, увеличено число обучающихся офицеровъ въ спеціальныхъ школахъ, издано новое положеніе объ обученіи чиновъ флота минному дѣлу, съ учрежденіемъ миннаго офицерскаго класса и класса минныхъ механиковъ и т. п.

Что касается нижнихъ чиновъ, то изъ числа наиболѣе важныхъ мѣръ, осуществленныхъ за обозрѣваемый періодъ для подъема ихъ строевого и спеціальнаго образованія, заслуживаютъ особаго вниманія слѣдующія:

Для приготовленія нижнихъ чиновъ къ службѣ при судовыхъ машинахъ, учреждена въ Кронштадтѣ, въ 1885 году, двухклассная школа машинныхъ унтеръ-офицеровъ, на 160 обучающихся, съ устройствомъ при ней учебной мастерской, дающей воз-

можность съ одной стороны производить ремонтъ механизмовъ мелкихъ судовъ средствами и силами учениковъ школы, а съ другой подготовляющей опытныхъ машинистовъ, свѣдущихъ въ слесарно-сборочномъ мастерствѣ, и расширена Николаевская школа машинистовъ и кочегаровъ, съ назначенiемъ для практическихъ занятiй учениковъ особаго учебнаго судна. Для обученiя водолазному дѣлу, въ 1888 г. учреждена водолазная школа и партiя въ Кронштадтѣ, оказавшiя уже значительную услугу, какъ дѣлу изученiя водъ Балтiйскаго моря, такъ и спасенiю съ погибшаго въ 1897 году броненосца «Гангутъ» наиболѣе цѣнныхъ предметовъ судового вооруженiя. Для обученiя стрѣльбѣ, гимнастикѣ и фехтованiю, флотская стрѣлковая рота въ Ораніенбаумѣ переименована, въ 1884 г., въ учебно-стрѣлковую команду и организована, какъ отдѣльная самостоятельная часть, съ увеличенiемъ обучающихся въ ней нижнихъ чиновъ до 130; въ 1886 г. введено въ число предметовъ обученiя команды десантное ученiе, для чего команда снабжается шлюпками, съ десантными орудiями, и въ тоже время число обучающихся увеличено до 147 человѣкъ, а въ 1893 г. — до 250 ч., съ образованiемъ 2 отдѣленiй: стрѣлковъ-инструкторовъ и стрѣлковъ-комендоровъ. Для образованiя строевыхъ квартирмейстеровъ, въ Кронштадтѣ, въ 1890 г.,

учреждена особая учебная команда, въ которой въ зимнее время проходится теоретическій курсъ, для практической же подготовки ученики команды посылаются въ плаваніе на годовой срокъ на особомъ учебномъ кораблѣ, и такая организація даетъ флоту и нынѣ до 250 теоретически и практически подготовленныхъ квартирмейстеровъ. Для подготовленія нижнихъ чиновъ къ артиллерійской службѣ, въ 1883 г. учреждена учебно-артиллерійская команда, состоящая изъ школъ: комендорской, унтеръ-офицерской и гальванерной, со штатомъ обучающихся до 600 человѣкъ. Для обученія нижнихъ чиновъ минному дѣлу, въ 1885 г. утверждено новое положеніе, согласно которому для такого обученія назначена минная школа, съ производствомъ обученія частью на берегу, а частью на учебномъ минномъ отрядѣ, и сверхъ сего установлены практическія и повторительныя занятія съ чинами этой спеціальности, при чемъ производство нижнихъ чиновъ въ минные и минно-машинные унтеръ-офицеры допускается не иначе, какъ по особымъ экзаменамъ; въ 1887 г. такое же положеніе утверждено было о временной минной школѣ въ черноморскомъ флотѣ, на 50 минеровъ и 25 минныхъ машинистовъ, и кромѣ того для удовлетворенія увеличивающейся въ морѣ потребности въ комендорахъ, минерахъ и минныхъ машинистахъ съ 1893 г. установленъ

особый порядокъ подготовленія этихъ спеціалистовъ назначеніемъ для сего учебнаго судна; плаваніемъ на этомъ суднѣ, круглый годъ, стало приготовляться ежегодно до 100 комендоровъ, 100 минеровъ и 50 минныхъ машинистовъ.

При всѣхъ этихъ мѣрахъ къ подъему спеціально военно-морского образованія нижнихъ чиновъ, Морскимъ министерствомъ не оставлялись безъ вниманія потребности въ подготовкѣ опытныхъ мастеровыхъ для портовыхъ мастерскихъ, для каковой цѣли учреждены двѣ портовыя школы въ 1887 г.: одна въ Кронштадтѣ — на 100 учениковъ и другая во Владивостокѣ — на 28 учениковъ.

Наконецъ, для приготовленія потребныхъ флоту писарей въ 1890 г. открыты въ Кронштадтѣ и Николаевѣ, при школахъ судовыхъ содержателей, особые писарскіе классы, дающіе флоту ежегодно до 50 писарей для балтійскаго флота и 25 для черноморскаго.

Въ отношеніи численности морскихъ командъ Морское вѣдомство за весь отчетный періодъ стояло несравненно въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ въ отношеніи наличія офицеровъ флота. Какъ было уже упомянуто, число нижнихъ чиновъ къ 1881 г. составляло 26.327, изъ нихъ 24.503 т. е. свыше 93% всего наличія состояло въ строю и только 1819 человѣкъ несли береговую службу въ Министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ, въ

учебныхъ заведеніяхъ, въ нестроевыхъ ротахъ экипажей, въ командахъ береговыхъ маяковъ, въ кадрахъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ и рабочихъ, на коммерческихъ судахъ и при госпиталяхъ. Къ 1895 г. число нижнихъ чиновъ, состоящихъ на дѣйствительной службѣ, простиралось до 32340 человѣкъ, причемъ въ береговой службѣ состояло уже только 670 нижнихъ чиновъ, или около 2,07% всего строевого состава. Такимъ образомъ за отчетный періодъ Министерство сократило число нестроевыхъ нижнихъ чиновъ до предѣловъ крайней возможности, и Я счастливъ засвидѣтельствовать предъ Вашимъ Императорскимъ Величествомъ, что и въ Ваше благополучное Царствованіе Министерство ненарушимо хранитъ тотъ же основной принципъ, чтобы во всѣхъ случаяхъ, гдѣ представляется возможнымъ, казенный трудъ матроса замѣнялся вольнонаемнымъ, дабы безъ настоятельной надобности не отрывать ни одного лишняго человѣка отъ сохи и поля.

На случай военныхъ дѣйствій Морское вѣдомство имѣло въ запасѣ флота къ 1881 году — 12866 и къ 1894 — 12060 нижнихъ чиновъ.

Здѣсь представляется необходимымъ упомянуть, что за отчетный періодъ Морскимъ министерствомъ приняты были мѣры къ обезпеченію флота на случай мобилизаціи, что достигнуто учрежденіемъ

при Главномъ Морскомъ Штабѣ особаго мобилизаціоннаго стола, (впослѣдствіи обратившагося въ самостоятельное отдѣленіе, въ виду сложности и развитія дѣла), въ коемъ началась разработка вопросовъ, касающихся мобилизаціи личнаго состава флота и сосредоточилось все дѣлопроизводство по этой части. Благодаря этой мѣрѣ установленъ былъ правильный учетъ запаснымъ офицерамъ и нижнимъ чинамъ флота и ратникамъ морского ополченія, причемъ, согласно доставляемымъ свѣдѣніямъ, ежегодно составлялись особыя табели комплектаціи командъ для военнаго времени и вѣдомости, показывающія учетъ нашихъ портовыхъ запасовъ по всѣмъ частямъ, для приведенія флота и адмиралтействъ на военное положеніе. Мобилизаціонное дѣло организовано такъ, чтобы ежегодно во времени открытія навигаціи имѣлись точныя и подробныя свѣдѣнія о числѣ, по каждой спеціальности, запасныхъ нижнихъ чиновъ, долженствующихъ прибыть въ порты въ случаѣ объявленія мобилизаціи, при чемъ соображенія и расчеты о размѣщеніи, обмундированіи, вооруженіи и продовольствіи запасныхъ чиновъ и о числѣ подлежащихъ въ случаѣ мобилизаціи призыву какъ запасныхъ чиновъ, такъ и ратниковъ морского ополченія составляются самими портами съ большою тщательностію. Всѣ свѣдѣнія, касающіяся мобилизаціоннаго дѣла постоянно попол-

няются и освѣжаются. Заблаговременно же составляемые расчеты времени прибытія запасныхъ нижнихъ чиновъ въ порты по днямъ мобилизаціи, расчеты и планы маршрутовъ и проч. нынѣ вполнѣ обезпечиваютъ быстрое выполненіе мобилизаціонныхъ плановъ и укомплектованіе нашихъ портовъ усиленными на случай военнаго времени морскими командами.

Озабочиваясь обезпеченіемъ флота личнымъ составомъ, могущимъ во время мобилизаціи нести болѣе отвѣтственныя должности и даже офицерскія обязанности, Морское министерство, въ ноябрѣ 1890 г., испросило Высочайшее соизволеніе на призывъ въ учебный сборъ въ Севастополѣ той категоріи запасныхъ флота, которые не проходя его ряды, зачисляются въ запасъ — шхиперовъ и штурмановъ, плавающихъ на коммерческихъ судахъ. Учебный сборъ оправдалъ возлагавшіяся на него надежды, показавъ, что лица эти, въ большинствѣ, представляютъ для флота матеріалъ полезный и цѣнный, почему въ 1894 г. начались подготовительныя работы къ призыву въ 1895 г. въ учебный сборъ, для ознакомленія съ требованіями военно-морской службы, запасныхъ лицъ той же категоріи, но другихъ сроковъ зачисленія въ запасъ.

Переходя къ обзору санитарнаго состоянія флота и мѣръ, принимавшихся за отчетный періодъ къ

сохраненію и улучшенію здоровья береговыхъ и судовыхъ командъ, считаю необходимымъ замѣтить, что предстоявшія въ этомъ послѣднемъ отношеніи задачи являлись довольно сложными уже потому, что служба нашихъ нижнихъ чиновъ проходитъ главнымъ образомъ въ плаваніяхъ, при непривычной для нихъ обстановкѣ и съ неизбѣжными при этомъ перемѣнами климата. Съ другой стороны, на общее здоровье командъ не могла остаться безъ вліянія и самая система комплектаціи нашего флота не землепашцами, представляющими обыкновенно самыхъ крѣпкихъ и здоровыхъ людей, а жителями мѣстностей, гдѣ населеніе по роду своихъ занятій болѣе пригодно къ морской службѣ, т. е. прибрежными жителями, занимающимися морскимъ и рѣчнымъ промыслами, а также ремесленниками, которые уже заранѣе подрываютъ свое здоровье. Кромѣ того нашъ балтійскій флотъ пополняется преимущественно новобранцами изъ сѣверныхъ губерній, которые ко времени призыва еще не успѣваютъ вполнѣ закончить свое физическое развитіе, а потому недостаточно окрѣпшій организмъ ихъ съ трудомъ выдерживаетъ довольно тяжелыя требованія морской службы.

Несмотря на эти неблагопріятныя условія, благодаря неусыпнымъ заботамъ объ улучшеніи гигіенической обстановки командъ какъ на берегу, такъ

и на судахъ и неослабѣвавшему врачебному надзору, санитарное состоянiе чиновъ флота за весь отчетный перiодъ было вполнѣ удовлетворительно. Общая заболѣваемость во флотѣ за отчетный перiодъ прогрессивно падала; исключенiе представляли только 1886—1887 и 1889 года, но и то повышенная заболѣваемость за эти три года обусловливалась исключительными причинами, а именно появленiемъ гриппозной эпидемiи, охватившей въ то время почти всю Европу. Такъ какъ болѣзнь эта, вслѣдствiе особенностей своего заразнаго начала, поражаетъ всѣ классы общества, независимо отъ ихъ гигiенической обстановки, а потому и обусловленное ею повышенiе заболѣваемости во флотѣ въ указанные годы никоимъ образомъ нельзя ставить въ зависимость отъ ухудшенiя санитарнаго состоянiя командъ.

Среди болѣзней, наблюдавшихся за отчетный перiодъ и имѣющихъ наибольшее значенiе въ санитарномъ отношенiи, необходимо остановиться прежде всего на острыхъ заразныхъ заболѣванiяхъ, которыя принимали иногда эпидемическiй характеръ, находясь всегда въ прямой зависимости отъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ находились наши суда или команды. Въ этой группѣ болѣзней наибольшее развитiе имѣла перемежающаяся лихорадка разныхъ типовъ и преимущественно въ портахъ Каспiйскаго и

Чернаго морей. Въ балтійскихъ же портахъ болѣзнь эта встрѣчалась въ небольшомъ числѣ и притомъ почти исключительно среди уроженцевъ завѣдомо малярійныхъ губерній волжскаго бассейна. Заболѣваемость перемежающейся лихорадкой за послѣдніе годы отчетнаго періода тоже стала замѣтно понижаться.

На судахъ заграничнаго плаванія встрѣчались иногда весьма упорныя и тяжелыя формы перемѣжающейся лихорадки. Въ особенности пострадали отъ нея команды фрегата «召Мининъ» въ 1884—1885 годахъ и клипера «Наѣздникъ» въ 1887 году, послѣ стоянки этихъ судовъ въ докѣ у острова Onrust, близь Батавіи; на фрегатѣ «Мининъ» было 208 случаевъ заболѣваній, а на клиперѣ «Наѣздникъ»—87. Встрѣчались также лихорадки и на судахъ черноморскаго флота, находившихся на станціяхъ въ низовьяхъ Дуная и въ Константинополѣ, а также и на судахъ отряда въ Средиземномъ морѣ.

Изъ другихъ заразныхъ болѣзней особенное вниманіе обращаютъ: тифъ и холера.

Брюшной тифъ наблюдался почти исключительно въ Петербургскомъ и Кронштадтскомъ портахъ и обыкновенно среди береговыхъ командъ, на судахъ же внутренняго и заграничнаго плаваній тифозныя заболѣванія встрѣчались лишь въ видѣ единичныхъ

случаевъ, и притомъ исключительно берегового происхожденія, что и неудивительно, если принять во вниманіе, что источникомъ распространенія данной болѣзни является питьевая вода. На борьбу съ этой болѣзнью было потрачено не мало труда, но за то удалось въ значительной мѣрѣ понизить заболѣваемость ею среди чиновъ флота, такъ напр. въ Петербургѣ заболѣваемость брюшнымъ тифомъ, достигавшая въ нѣкоторые годы первой половины отчетнаго періода 35—40‰, понизилась къ концу его до 12—8‰, а въ Кронштадтѣ съ 25—20‰ на 9—5‰. Смертность отъ брюшного тифа, благодаря уменьшенію силы заразнаго начала, тоже удалось значительно понизить, а именно въ началѣ отчетнаго періода отъ брюшного тифа умирало 19—13% заболѣвшихъ, а въ 1894 году всего 10%. Въ 1885 году наблюдалась въ Кронштадтѣ эпидемія возвратнаго тифа: она началась въ іюнѣ мѣсяцѣ среди такъ называемыхъ посадскихъ и крестьянъ и, не смотря на всѣ принятыя энергичныя мѣры, эпидемія эта возрастала и достигла наибольшаго развитія своего въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ. Съ уходомъ рабочихъ на родину, она начала ослабѣвать, и въ январѣ мѣсяцѣ 1886 года окончательно прекратилась. Всѣхъ заболѣвшихъ было 658, изъ коихъ умерло 45, — въ морскихъ же командахъ заболѣло только 46 и изъ нихъ умерло 3.

Холера, въ видѣ кратковременной вспышки эпидеміи, наблюдалась во Владивостокѣ въ августѣ и сентябрѣ мѣсяцахъ 1886 года. Она занесена была изъ Кореи и гнѣздилась преимущественно въ китайско-корейскомъ кварталѣ. Благодаря энергичнымъ мѣрамъ, состоявшимъ главнымъ образомъ въ изолированіи заболѣвшихъ и тщательной дезинфекціи, эпидемія существовала только въ теченіи одного мѣсяца; всѣхъ заболѣвшихъ въ городѣ было 93, изъ коихъ умерло 56, — морскихъ нижнихъ чиновъ заболѣло 5 и умерло 3. Отдѣльные случаи холеры, числомъ 4, съ тремя смертными исходами, наблюдались въ 1883 г. на фрегатѣ «Мининъ» на переходѣ его изъ Нагасаки во Владивостокъ, а въ 1884 году по 2 случая на клиперахъ «Разбойникъ» и «Крейсеръ», въ Іокогамѣ и Шанхаѣ, съ благопріятнымъ исходомъ. Болѣе серьезную борьбу съ этой эпидеміей пришлось вести въ 1890—92 и 93 годахъ, когда она почти одновременно появилась среди командъ во Владивостокѣ и въ балтійскихъ, каспійскихъ и черноморскихъ портахъ. Благодаря впрочемъ своевременно принятымъ мѣрамъ, холерная эпидемія среди морскихъ командъ не приняла угрожающихъ размѣровъ и сопровождалась сравнительно небольшою смертностью. Во Владивостокѣ заболѣло трое и умеръ 1, въ Петербургѣ въ 1892—93 г. заболѣло 10, въ Кронштадтѣ 8, въ Николаевѣ, Сева-

стополѣ и Баку по 2 — всего 24, изъ коихъ умерло 10.

Изъ другихъ болѣзней, наблюдавшихся въ отчетномъ періодѣ, особеннаго вниманія заслуживаютъ: трахома, цынга, чахотка, болѣзни отъ внѣшнихъ причинъ.

Въ началѣ отчетнаго періода число трахоматозныхъ больныхъ было уже довольно значительно, но особенно возрасло оно въ черноморскихъ портахъ въ 1889 году. Тогда для борьбы съ трахомою и для ограниченія дальнѣйшаго ея развитія приняты были усиленныя мѣры, согласно инструкціи главнаго медицинскаго инспектора флота. Мѣры эти касались не только береговой, но и судовой службы командъ и главнымъ образомъ состояли въ частыхъ осмотрахъ глазъ и немедленномъ изолированіи опасныхъ по зараженію больныхъ. Для сего признано было необходимымъ выдѣлить въ особую команду всѣхъ нижнихъ чиновъ съ ненормальнымъ состояніемъ соединительной оболочки глазъ. Въ образѣ жизни и обстановкѣ этой команды строго устранены были всѣ условія, способствующія взаимной передачѣ заразы. Команда помѣщена была сначала въ отдѣльной казармѣ, а затѣмъ на пароходѣ «Опытъ». Результатомъ этихъ мѣропріятій было быстрое уменьшеніе заболѣванія трахомой среди чиновъ черноморскаго флота; такъ въ 1890 году больныхъ

трахомой было 932; 1891 г.—592; въ 1892 году уже 348, а 1893 всего 242 человѣка.

Цынга, въ прежнее время сильно свирѣпствовавшая во флотѣ, въ отчетный періодъ значительно утратила свою напряженность. Болѣзнь эта встрѣчается почти исключительно въ портахъ Балтійскаго моря. Причины возникновенія цынги еще и теперь остаются не вполнѣ выясненными. Въ большинствѣ случаевъ наблюдаются лишь отдѣльныя заболѣванія, иногда же цынга пріобрѣтаетъ какъ бы эпидемическій характеръ, сразу поражая большое число людей, независимо отъ условій ихъ быта.

Смертность отъ цынги всегда была весьма незначительна — около 0,03‰.

Легочная чахотка въ этотъ отчетный періодъ по числу заболѣваній держалась въ довольно большихъ цифрахъ, и особенно выдѣлялся 1886 г. съ 422 случаями заболѣваній. На 1000 человѣкъ команды приходилось тогда 11‰ заболѣвшихъ и 3,2‰ умершихъ. Начиная съ 1890 года, болѣзнь эта представляла весьма рѣзкое пониженіе заболѣваемости, а также и нѣкоторыя уменьшенія смертности, такъ что на 1000 человѣкъ заболѣло только 4,7, а умерло — 2,4.

Болѣзни травматическія или отъ внѣшнихъ причинъ обыкновенно занимаютъ одно изъ первыхъ мѣстъ по числу заболѣваній и въ особенности на

судахъ. Сюда относятся: ушибы, раны, переломы, вывихи, а также ожоги. Особенно тяжелые и обширные ожоги всего тѣла получены были въ 1890 г. на эскадренномъ броненосцѣ «Синопъ» при разрывѣ паровыхъ трубъ, причемъ погибли одинъ офицеръ и 5 матросовъ и кромѣ того изъ наиболѣе пострадавшихъ 15 нижнихъ чиновъ, отправленныхъ въ Севастопольскій госпиталь, умеръ еще одинъ.

Процентъ больныхъ венерическими болѣзнями и сифилисомъ доходилъ до 119,5‰, и наибольшее число заболѣвшихъ было въ Севастополѣ и Николаевѣ, а также въ Баку, Ревелѣ и на судахъ заграничнаго плаванія.

Помимо уменьшенія заболѣваемости по различнымъ группамъ болѣзней за отчетный періодъ, дальнѣйшимъ показателемъ улучшенія санитарнаго состоянія флота является прогрессивное уменьшеніе числа нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ отъ службы по неспособности. Въ восьмидесятыхъ годахъ цифра эта равнялась въ среднемъ 9,4‰, а къ 1894 году она упала до 6,5‰ всего строевого состава нижнихъ чиновъ.

Смертность отъ болѣзней тоже замѣтно понизилась, а именно за первое пятилѣтіе отчетнаго періода она равнялась въ среднемъ 10,5‰; за второе пятилѣтіе 9,02‰, а за послѣдніе четыре года она уже не превышала въ среднемъ 7,9‰.

Это отрадное явленіе можно всецѣло приписать съ одной стороны отличной постановкѣ врачебной части въ Морскомъ вѣдомствѣ, а съ другой — улучшенію условій быта нижнихъ чиновъ, благодаря чему организмъ ихъ пріобрѣтаетъ большую стойкость при борьбѣ съ болѣзнями.

Сохраненію здоровья командъ на берегу много способствовали тѣ улучшенія въ ихъ гигіенической обстановкѣ, которыя были произведены за отчетный періодъ, а именно: постройка новыхъ казармъ въ Севастополѣ и Владивостокѣ и капитальный ремонтъ казармъ въ Петербургѣ и Кронштадтѣ, постройка паровой хлѣбопекарни во Владивостокѣ, для снабженія свѣжимъ хлѣбомъ и сухарями судовъ эскадры Тихаго океана.

Помимо мѣропріятій, имѣвшихъ цѣлью улучшить гигіеническія условія быта командъ, въ отчетный періодъ обращено было вниманіе на расширеніе и благоустройство морскихъ госпиталей. Такъ въ 1886 году возстановленъ береговой лазаретъ въ Нагасаки для нижнихъ чиновъ тихоокеанской эскадры на 20 кроватей, взамѣнъ существовавшаго съ 1875 года лазарета въ деревнѣ Иноса. Съ этой цѣлью пріобрѣтенъ былъ домъ японской постройки, съ участкомъ земли, рядомъ съ нашимъ консульствомъ, на правахъ безсрочной аренды отъ города. На этомъ же участкѣ выстроено на средства Его

Императорскаго Высочества Великаго князя Александра Михаиловича отдѣльное зданіе для шести больныхъ офицеровъ эскадры, причемъ снабженіе этого офицерскаго отдѣленія произведено было также на средства Его Высочества. Затѣмъ построены были госпитали въ Севастополѣ и приступлено къ внутренней отдѣлкѣ вновь построеннаго морского госпиталя во Владивостокѣ. При кронштадтскомъ госпиталѣ выстроены были два зимнихъ барака, изъ коихъ въ одномъ устроена новая операціонная комната. Въ петербургскомъ госпиталѣ также произведено капитальное переустройство операціонной и перевязочной комнатъ и, кромѣ того, въ этихъ госпиталяхъ установлены дезинфекціонныя камеры.

Для предоставленія морскимъ врачамъ средствъ къ наилучшему распознаванію болѣзненныхъ процессовъ путемъ новыхъ методовъ изслѣдованій, въ госпиталяхъ кронштадтскомъ и с.-петербургскомъ устроены были химическіе и бактеріологическіе кабинеты, снабженные необходимыми принадлежностями и приспособленіями для производства работъ. Кабинеты эти принесли уже существенную пользу молодымъ врачамъ, производившимъ въ нихъ самостоятельно строго-научныя работы по разнымъ отдѣламъ медицины. Добытые при этомъ результаты работъ сообщались и обсуждались въ общихъ со-

браніяхъ врачей, что, конечно, много способствовало всестороннему изученію вопроса. Въ кругъ занятій морскихъ врачей входило также чтеніе популярныхъ лекцій по разнымъ вопросамъ морской гигіены, а также научныя бесѣды по различнымъ отдѣламъ врачебной науки. Ученые труды морскихъ врачей печатались, какъ и прежде, въ Медицинскихъ прибавленіяхъ къ Морскому Сборнику, которыя съ 1882 стали выходить ежемѣсячными книжками.

Относительно личнаго состава врачей обязываюсь замѣтить, что Морское вѣдомство въ этомъ отношеніи всегда находилось въ весьма благопріятныхъ условіяхъ. Открывающіяся вакансіи замѣщались безъ всякихъ затрудненій, благодаря обилію лицъ, желающихъ посвятить себя службѣ во флотѣ, причемъ являлась полная возможность выбора лучшихъ силъ. Къ тому же, многіе изъ врачей, для научныхъ занятій и полученія степени доктора медицины, прикомандировывались къ Военно-медицинской Академіи и университетамъ, а также посылались, съ ученою цѣлью, и заграницу. Было также нѣсколько случаевъ посылки морскихъ врачей на зоологическую станцію профессора Дорна въ Неаполѣ, гдѣ они спеціально занимались изученіемъ морскихъ животныхъ и способовъ ихъ консервированія.

Обращаясь къ вопросу о нравственномъ состоянiи нашихъ командъ, слѣдуетъ замѣтить, что въ минувшее царствованiе Морское министерство принимало различныя мѣры къ ослабленiю преступности въ этихъ командахъ и къ обузданiю порочныхъ нижнихъ чиновъ. Къ числу такихъ мѣръ принадлежатъ правила: о вычетѣ изъ срока дѣйствительной службы морскихъ нижнихъ чиновъ времени содержанiя ихъ въ военно-исправительныхъ тюрьмахъ Морского вѣдомства; о замѣнѣ отдачи въ дисциплинарныя части заключенiемъ на усиленные сроки въ означенныхъ тюрьмахъ морскимъ нижнимъ чинамъ, совершившимъ преступленiе съ предвзятымъ намѣренiемъ попасть въ дисциплинарныя части, содержанiе въ которыхъ засчитывается въ дѣйствительную службу; о примѣненiи къ заключеннымъ въ военно-исправительныхъ тюрьмахъ Морского вѣдомства, — въ случаѣ совершенiя ими особенно важныхъ преступленiй, — наказанiй, установленныхъ для военнаго времени; объ усиленiи отвѣтственности нижнихъ чиновъ за промотанiе, умышленную порчу и похищенiе казенныхъ предметовъ вооруженiя; объ обращенiи начальствующихъ лицъ съ находящимися въ нетрезвомъ состоянiи нижними чинами, и др. Старанiя Морского министерства въ этомъ отношенiи были не безуспѣшны, чтó и выразилось уменьшенiемъ числа осужденныхъ;

какъ это видно изъ сравненія отношенія числа осужденныхъ къ общей численности морскихъ командъ за первое и послѣднее пятилѣтія обозрѣваемаго періода.

Въ первыя пять лѣтъ число осужденныхъ къ общей численности морскихъ командъ находилось въ слѣдующей пропорціи:

въ 1881 году	1 : 35
» 1882 »	1 : 34
» 1883 »	1 : 29
» 1884 »	1 : 29
» 1885 »	1 : 31

Въ послѣднія пять лѣтъ число осужденныхъ къ общей численности морскихъ командъ находилось въ слѣдующей пропорціи:

въ 1890 году	1 : 44
» 1891 »	1 : 57
» 1892 »	1 : 43
» 1893 »	1 : 52
» 1894 »	1 : 52

Большинство изъ преступленій и проступковъ, за которые были осуждены чины морскихъ командъ, составляли преступныя дѣянія противъ законовъ дисциплины и военно-морской службы, причемъ значительная часть какъ этихъ дѣяній, такъ и

преступленій и проступковъ, общихъ съ лицами гражданскаго званія, были совершены въ нетрезвомъ состояніи.

Наконецъ представляется не лишнимъ упомянуть, что въ періодъ времени, обнимаемый настоящимъ обзоромъ, Морское министерство осуществило давнишнее свое желаніе устроить отдѣльную военно-исправительную тюрьму для нижнихъ чиновъ въ Черномъ морѣ. Такая тюрьма, для исправленія и наказанія провинившихся нижнихъ чиновъ балтійскаго флота, была устроена въ С.-Петербургѣ, на правильныхъ пенитенціарныхъ началахъ, еще въ 1864 г., во исполненіе Высочайшаго повелѣнія о возможномъ ограниченіи употребленія во флотѣ тѣлесныхъ наказаній. Устроить подобную тюрьму въ Николаевѣ представлялось затруднительнымъ, такъ какъ по смѣтѣ это обошлось бы въ 200.000 р., а передѣлка подъ тюрьму зданія острога въ Николаевѣ обошлась бы еще дороже. Вслѣдствіе сего возникла мысль о приспособленіи подъ тюрьму для нижнихъ чиновъ черноморскаго флота и портовъ одного изъ старыхъ судовъ, по примѣру тюремъ подобнаго типа, существующихъ во Франціи, для осмотра коихъ лѣтомъ 1882 годъ былъ командированъ, по Высочайшему повелѣнію, главный военно-морской прокуроръ. Составленный имъ проектъ положенія о военно-исправительной плавучей тюрьмѣ

Морского вѣдомства, по размотрѣніи его соединеннымъ собраніемъ Адмиралтействъ-Совѣта и Главнаго Военно-морского Суда, удостоился 11 апрѣля 1883 года Высочайшаго утвержденія, а въ апрѣлѣ 1884 года тюрьма открыла свои дѣйствія. Мѣстомъ нахожденія ея избранъ Севастополь, въ виду благопріятныхъ климатическихъ условій этого порта. Приспособленіе одного изъ старыхъ судовъ подъ тюрьму обошлось казнѣ всего въ 22,000 рублей, т. е. почти въ 10 разъ менѣе того, чего стоила бы береговая тюрьма. Такимъ образомъ, при соблюденіи весьма значительной экономіи, положенъ предѣлъ прежнему ненормальному порядку, при которомъ, за неимѣніемъ тюрьмы въ черноморскомъ флотѣ, нижніе чины сего флота подвергались наказаніямъ, неравномѣрнымъ съ тѣми, которыя, за одни и тѣ же преступленія, несли товарищи ихъ въ балтійскомъ флотѣ.

II. Судовой составъ флота.

Совершившійся въ 60 г. г. минувшаго столѣтія окончательный переходъ отъ деревяннаго судостроенія съ паровымъ двигателемъ къ постройкѣ броненоснаго флота съ механизмами въ нѣсколько тысячъ лошадиныхъ силъ поставилъ Морское министерство въ затруднительное положеніе. Хотя

со стороны Министерства приложены были всѣ усилія къ скорѣйшему обзаведенію сильнымъ броненоснымъ флотомъ, но неблагопріятныя финансовыя обстоятельства и недостаточность въ Россіи верфей, должнымъ образомъ оборудованныхъ для производства работъ по сооруженію сложныхъ броненосныхъ судовъ, отдалили срокъ созданія для Россіи флота, соотвѣтствующаго положенію ея среди другихъ государствъ. Состояніе нашего флота въ началѣ настоящаго отчетнаго періода охарактеризовано во всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Морскому вѣдомству за 1879—83 г. г., слѣдующими словами: «Съ грустнымъ чувствомъ должно сознаться, что «Петръ Великій» есть нашъ единственный сильный боевой корабль. Всѣ прочія суда наши не способны къ борьбѣ съ первоклассными броненосцами, которыми располагаютъ другія морскія державы, да и самое значеніе ихъ, какъ передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно».

И дѣйствительно въ 1881 г. въ Балтійскомъ морѣ у насъ, кромѣ упомянутаго сильнаго корабля «Петръ Великій» въ 9665 т., имѣлись еще лишь слѣдующія броненосныя суда, предназначенныя преимущественно только для береговой защиты:

3 батарейныхъ фрегата: «Севастополь» (учебн. судно), 6275 т.; «Петропавловскъ» 6040 т., и «Князь Пожарскій», 4506 т.;

4 башенныхъ фрегата: «Адмиралъ Лазаревъ», 3462 т.; «Адмиралъ Грейгъ», 3462 т.; «Адмиралъ Чичаговъ», 3492 т., и «Адмиралъ Спиридовъ», 3492 т.;

3 броненосныя батареи: «Первенецъ», 3277 т.; «Не тронь меня», 3340 т.; «Кремль», 3412 т.;

3 двухъ-башен. лодки, каждая въ 1500—1900 т.,

и 10 одно-башен. мониторовъ: каждый въ 1566—1950 т.

Кромѣ этихъ 24-хъ броненосныхъ судовъ, имѣвшихъ тогда еще какое-либо серьезное боевое значеніе, въ спискѣ нашего флота значились деревянные не броненосные: 1 фрегатъ («Свѣтлана») въ 3090 т.; 7 корветовъ, каждый отъ 885 т. до 2217 т.; 11 клиперовъ, каждый отъ 1084 до 1586 т., изъ коихъ позднѣйшіе по времени сооруженія были уже построены изъ желѣза, или по смѣшанной системѣ постройки—изъ желѣза и дерева, а также купленные въ Америкѣ 4 желѣзныхъ неброненосныхъ крейсера, каждый отъ 1200 до 3160 т., и, наконецъ, 1 полуброненосный крейсеръ («Мининъ»), въ 5940 т., передѣланный изъ башеннаго фрегата, послѣ гибели англійскаго фрегата «Captain». Два подобныхъ полуброненосныхъ крейсера въ 4600 т.— «Генералъ Адмиралъ» и «Герцогъ Эдинбургскій»— были тогда также только что построены, собственно для увеличенія числа судовъ, которыя можно

было бы отправлять въ періодическія кругосвѣтныя плаванія для обученія офицеровъ и командъ. Суда эти, съ поясным бронированіемъ, несмотря на свою весьма умѣренную величину, были первыми судами подобнаго рода во всемъ мірѣ и послужили затѣмъ прототипами къ постройкѣ улучшенныхъ полуброненосныхъ же крейсеровъ «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской» уже въ 5796 т. водоизмѣщенія, съ механизмами въ 7000 инд. л. с. Эти 2 послѣдніе крейсера, будучи проектированы и начаты постройкою въ концѣ царствованія Государя Императора Александра II, были первыми судами, строившимися и спущенными на воду въ обозрѣваемый періодъ времени съ 1881 по 1894 г. г., и послужили затѣмъ переходнымъ типомъ отъ постройки сравнительно небольшихъ судовъ въ минувшее царствованіе къ постройкѣ постепенно все болѣе и болѣе возраставшихъ въ своей величинѣ судовъ, сооружавшихся въ царствованіе Государя Императора Александра III, такъ какъ къ этому времени сдѣлалось совершенно очевиднымъ, что суда могутъ проектироваться и быть сильными только при очень большомъ водоизмѣщеніи ихъ.

Изъ приведеннаго краткаго перечня судовъ нашего флота ко дню воцаренія Государя Императора Александра III видно, что боевыя еди-

ницы этого флота въ Балтійскомъ морѣ, преимущественно, были небольшой величины. Въ общемъ, суда флота представляли собою слѣдующій тоннажъ водоизмѣщенія: 24 судна броненосныхъ — 73103 т.; 3 полуброненосныхъ крейсера — 15140 т.; 20 деревянныхъ, желѣзныхъ и смѣшанной системы постройки корветовъ, клиперовъ и крейсеровъ — 37352 т.; а всего 47 судовъ, водоизмѣщеніемъ въ общей совокупности 125595 тоннъ.

Въ составѣ черноморскаго флота, сколько нибудь боевыхъ защищенныхъ бронею и сильныхъ по своей артиллеріи, было только 2 броненосца береговой обороны, или поповки: «Новгородъ» и «Вице-Адмиралъ Поповъ», водоизмѣщеніемъ въ 2706 и 3590 т., единственные изъ судовъ того флота, носившіе современную артиллерію изъ 11 и 12 д. нарѣзныхъ орудій.

Такимъ образомъ, какъ уже упомянуто, съ самаго начала отчетнаго періода строились два полуброненосныхъ фрегата или крейсера: «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской», первый 2-хъ винтовой, а второй съ однимъ винтомъ, не подъемнымъ, чтобы путемъ одновременнаго опыта прійти къ точному и безошибочному выводу относительно преимущества той или другой системы, на судахъ одинаковаго водоизмѣщенія. При постройкѣ этихъ крейсеровъ продолжали руководствоваться общимъ, для

такого типа судовъ, правиломъ, чтобы наши полуброненосные крейсера, уступая въ вѣсѣ артиллеріи и въ толщинѣ броневаго пояса англійскимъ судамъ, имѣли передъ ними преимущество въ силѣ машины, площади парусности, сплошномъ прикрытіи ватеръ-линіи и въ количествѣ топлива. Это послѣднее преимущество весьма важно для нашихъ судовъ, потому что для нихъ могутъ всегда представляться затрудненія въ пополненіи угольныхъ запасовъ.

Фрегаты «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской» бронированы по ватеръ-линіи поясомъ 6-ти дюймовой стале-желѣзной брони. Наружный слой ея состоитъ изъ прилитой къ желѣзу твердой стали, которая, встрѣчая ударъ снаряда, обезсиливаетъ дѣйствіе его на прилегающую къ корпусу судна желѣзную часть брони. Броневой поясъ имѣетъ семь ф. ширины, изъ которыхъ два ф. сверхъ ватеръ-линіи и пять ф. ниже ея. Машины для этихъ фрегатовъ были построены на Балтійскомъ заводѣ, обѣ совершенно одинаковыя — до 7380 индикат. л. с., причемъ средняя скорость фрегатовъ простирается до 15,6 узла. Оба фрегата представляли, для того времени, типы наиболѣе быстроходныхъ судовъ, имѣющихъ машины, котлы, пороховые и бомбовые погреба, прикрытые довольно толстымъ поясомъ брони, слѣдовательно могущихъ успѣшно сражаться не только со всѣми неброне-

носными судами иностранныхъ флотовъ, но и съ броненосцами, построенными до 70-хъ годовъ истекшаго столѣтія.

Для выполненія Высочайшихъ предначертаній о возрожденіи черноморскаго флота, требовалось приступить къ сооруженію для Чернаго моря такихъ судовъ, которыя могли бы дѣйствовать и противъ береговыхъ укрѣпленій, оберегающихъ Константинополь. Поэтому принципіально было рѣшено при проектированіи черноморскихъ броненосцевъ не ограничиваться водоизмѣщеніемъ наибольшаго до того времени нашего броненосца «Петръ Великій»,— а придать имъ водоизмѣщеніе, близкое къ 10000 т. Такихъ судовъ, въ періодъ времени съ 1881 по 1888 г., было построено 3, съ броневымъ поясомъ до 16 д. въ средней части судна: «Екатерина II», «Чесма» и «Синопъ» и къ ихъ же типу слѣдуетъ отнести еще 4-ый такой же броненосецъ «Георгій Побѣдоносецъ», спущенный на воду въ 1892 г.

Такъ какъ всѣ эти суда, будучи уже проектированы съ большимъ углубленіемъ, еще переуглубились до того, что въ большинствѣ случаевъ имѣли осадку въ водѣ около 28 ф., то для защиты болѣе мелкихъ береговыхъ пунктовъ одновременно были построены для черноморскаго флота небронированныя мореходныя канонерскія лодки: «Запорожецъ», «Донецъ», «Черноморецъ», «Терецъ», «Кубанецъ»

и «Уралецъ» — каждая въ 1224 т. водоизмѣщенія, съ углубленіемъ всего 12 ф.

Вскорѣ по окончаніи проектированія вышеупомянутыхъ первыхъ 3-хъ черноморскихъ броненосцевъ было приступлено къ проектированію и затѣмъ къ постройкѣ 2-хъ новыхъ броненосцевъ и для Балтійскаго моря, а именно: броненосца «Императоръ Александръ II», въ Новомъ Адмиралтействѣ, и броненосца «Императоръ Николай I» на Галерномъ островкѣ. Оба эти броненосца отличаются отъ строившихся до того времени въ Россіи большою высокобортностью, для обезпеченія возможности посылки этихъ судовъ, въ случаѣ надобности, въ болѣе дальнее плаваніе. Но при ограниченномъ водоизмѣщеніи — до 8440 т. (по проекту), или слишкомъ на 1200 т. менѣе броненосца «Петръ Великій», они бронированы по бортамъ только непрерывнымъ поясомъ брони по ватеръ-линіи, съ бронею наибольшей толщины 14 д. въ средней части судна. Броненосцы эти снабжены механизмами въ 8000 — 8500 и. л. с., которые дали имъ скорость хода въ 13³/₄ и 14,6 узла, что представляло уже нѣкоторое преимущество противъ 13¹/₂-узловой скорости хода предшествовавшаго имъ единственнаго эскадреннаго броненосца Балтійскаго моря «Петръ Великій». Но и такое небольшое сравнительно преимущество въ скорости

хода было добыто цѣною ослабленія оборонительныхъ качествъ, т. е. бронированія. Стале-желѣзная броня ихъ была изготовлена на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ.

Слабость защиты бортовъ броненосцевъ «Императоръ Николай I» и «Императоръ Александръ II» и примѣръ иностранныхъ флотовъ побудили Морское министерство озаботиться проектированіемъ послѣдующихъ броненосцевъ такими, у которыхъ бронированіе болѣе не ограничивалось бы однимъ броневымъ поясомъ по ватеръ-линіи и мѣстною защитою орудій, какъ на только что упомянутыхъ броненосцахъ. Результатомъ этихъ соображеній явилось проектированіе, для балтійскаго же флота, броненосцевъ: «Наваринъ» въ 9476 т. водоизмѣщенія, съ механизмомъ въ 9000 и. л. с., и «Гангутъ», въ 6628 т. водоизмѣщенія съ механизмомъ въ 6000 и. л. с. Не смотря на разницу въ водоизмѣщеніяхъ этихъ 2-хъ броненосцевъ, оба они бронированы поясомъ по ватеръ-линіи толщиною, въ средней части судна, до 16 д., что представляетъ утолщеніе на 2 д. сравнительно съ бронированіемъ предшествовавшихъ имъ броненосцевъ «Императоръ Николай I» и «Императоръ Александръ II». Но зато у этихъ послѣднихъ броненосцевъ поясъ брони по ватеръ-линіи продолжается непрерывно, во всю длину судна, отъ форштевня до ахтеръ-штевня, тогда

какъ у позднѣйшихъ — «Наварина» и «Гангута» — броневой поясъ по ватеръ-линіи, защищая всю среднюю жизненную часть судна, на протяженіи около $^2/_3$ длины его, въ оконечности судна прекращается, не доходя до самыхъ штевней, замыкаясь броневыми траверзами и замѣняясь далѣе толстою подводною броневою палубою на уровнѣ нижняго шельфа. Благодаря такому сокращенію протяженія или поверхности бронированія и удалось достичь упомянутаго утолщенія брони пояса на 2 д. На томъ и другомъ броненосцѣ надъ поясомъ брони по ватеръ-линіи возвышаются нижніе броневые казематы, съ бронею: на первомъ толщ. въ 12 д., а на второмъ — 5 д. Въ этихъ нижнихъ казематахъ, обезпечивающихъ въ бою сохраненіе судномъ устойчивости и плавучести, поставлены, и защищаются ими, траверзные минные аппараты. Но на «Наваринѣ», въ виду большей его величины, представилось возможнымъ имѣть нижній казематъ гораздо большаго протяженія по длинѣ судна, такъ что, вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ окружаетъ и такимъ образомъ защищаетъ собою и основанія носовой и кормовой вращающихся башенъ судна. На «Гангутѣ» же, вслѣдствіе небольшого протяженія его нижняго каземата, носовая башня возвышалась впереди судна независимо отъ каземата и имѣла особую броневую трубу для защиты подачи

въ башню снарядовъ и зарядовъ. Кромѣ того, для облегченія вѣса башеннаго устройства, башня броненосца «Гангутъ» была сдѣлана неподвижною, съ вращающейся внутри ея орудійною платформою, которая защищалась сверху особымъ бронированнымъ куполомъ. Непосредственно надъ описанными нижними казематами обоихъ броненосцевъ возвышаются верхніе казематы для защиты средней или второстепенной 6-д. артиллеріи этихъ судовъ. Толщина брони верхнихъ казематовъ на «Наваринѣ» 5 д., а на «Гангутѣ» доходила до 8 д. Надъ всѣми казематами положена соотвѣтствующей толщины палубная броня для защиты жизненныхъ частей судна и его артиллеріи—сверху. Толщина брони башенъ на «Наваринѣ» — 12 д., на «Гангутѣ» — 9 и 8 д. На пріемныхъ испытаніяхъ названныя суда дали скорость хода 15½ и 15 узловъ, что представляло дальнѣйшій, уже значительный, прогрессъ въ этомъ направленіи. Суда эти были спущены на воду въ 1891 и 1890 г. г. Почти вслѣдъ за ними, и весьма близко приближаясь къ ихъ типу, былъ проектированъ еще броненосецъ «Сисой Великій», спущенный въ 1894 г., въ 8880 т. водоизмѣщенія, съ механизмомъ въ 8500 инд. лош. силъ.

На пріемныхъ испытаніяхъ онъ развилъ скорость хода болѣе 15½ узловъ.

Но всѣ три перечисленные броненосца имѣли большую осадку: «Гангутъ» въ плаванiи 23 ф. 6 д., «Наваринъ» 27 ф. 6 д. и «Сисой Великiй» 25 ф. 6 д., въ виду чего, для созданiя болѣе современнаго типа броненосцевъ береговой обороны балтiйскаго моря, были, вслѣдъ затѣмъ, проектированы новые броненосцы «Адмиралъ Сенявинъ» и «Адмиралъ Ушаковъ», строившiеся: первый—въ Новомъ Адмиралтействѣ, а второй—на Балтiйскомъ заводѣ. Суда эти, впослѣдствiи послужившiя прототипами для постройки, уже въ благополучное царствованiе Вашего Императорскаго Величества, такого же третьяго броненосца «Генералъ-Адмиралъ Апраксинъ», въ виду назначенiя служить для береговой обороны, имѣли меньшее углубленiе,—около 18 ф., меньшее водоизмѣщенiе, всего по проекту 4126 т. и механизмы въ 5000 и. л. с. Вслѣдствiе своего такого умѣреннаго водоизмѣщенiя, они не могли имѣть казематовъ, подобныхъ устроеннымъ на предшествовавшихъ имъ большихъ броненосцахъ. Броневая же ихъ защита ограничивается лишь 10-д. броневымъ поясомъ по ватеръ-линiи, съ носовымъ и кормовымъ броневыми траверзами, толщ. 7 д. и 6 д., и двумя вращающимися орудiйными башнями, бронированными, какъ на своей поверхности, такъ и на трубахъ подачи, бронею толщ. 7 д. и 6 д. Защита эта дополняется палубною бро-

нею на уровнѣ верхней кромки поясной брони въ средней части и нижней ея кромки въ оконечностяхъ судна, а также броневыми наклонными гласисами, защищающими котельные и машинные люки. На пріемныхъ испытаніяхъ этихъ броненосцевъ получена весьма значительная, для судовъ подобной величины и назначенія, скорость хода,— свыше 16 узловъ.

Къ 1888 г. относится проектированіе еще 3 броненосныхъ мореходныхъ канонерскихъ лодокъ: «Грозящій», «Гремящій» и «Отважный», которыя были закончены постройкою и спущены на воду въ періодъ времени съ 1890 по 1892 г. Всѣ онѣ строились по одному чертежу и представляютъ собою небольшія суда въ 1492 т. водоизмѣщенія, съ углубленіемъ въ водѣ 12—14 ф., и съ механизмами въ 2000 и. л. с., сообщающими судамъ скорость хода отъ 13½ до 14½ узловъ. Запасъ топлива,— 90 т., разсчитанъ на 3000 миль плаванія экономическимъ ходомъ. Впослѣдствіи, по этому же чертежу была построена, и спущена на воду уже въ царствованіи Вашего Величества въ 1895 г., такая же лодка «Храбрый». Въ 1892-мъ же году, для дѣйствія въ китайскихъ рѣкахъ, была проектирована еще мелкосидящая лодка «Гилякъ», окончательно достроенная и спущенная на воду въ 1897 г.

Ранѣе сего, для усиленія и обновленія нашихъ силъ на Дальнемъ востокѣ, были заказаны и построены въ 1884—86 годахъ на частныхъ заводахъ заграницей,—въ Копенгагенѣ на зав. Бурмейстера и Вейнса и въ Стокгольмѣ—на Бергзундскомъ заводѣ, а также на заводѣ Крейтона въ Або, 4 мореходныя же неброненосныя канонерскія лодки: «Манджуръ», «Кореецъ», «Бобръ» и «Сивучъ», каждая водоизмѣщеніемъ около 1000 т., съ осадкою въ водѣ 12 ф., съ механизмами въ 1000—1500 и. л. с. и скоростью хода 11—13½ узловъ.

Въ это время политическія соображенія указали на необходимость постройки у насъ такихъ сильныхъ боевыхъ судовъ, которыя можно было бы посылать въ Тихій океанъ, то есть судовъ болѣе высокобортныхъ и мореходныхъ, чѣмъ послѣднія изъ здѣсь описанныхъ большихъ броненосцевъ «Наваринъ» и «Сисой Великій». Въ виду этого былъ проектированъ новый типъ наиболѣе современныхъ эскадренныхъ броненосцевъ, которые получили имена: «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловскъ». Начало проектированія судовъ относится къ маю 1891 г., а спускъ на воду послѣдовалъ въ 1894—95 годахъ. Эти новыя суда имѣютъ водоизмѣщеніе 10960 т. и механизмы въ 10600 и. л. с., причемъ для двухъ изъ названныхъ броненосцевъ механизмы строились извѣстными англійскими заво-

дами, и для одного — на франко-русскомъ заводѣ въ С.-Петербургѣ. Скорость хода новыхъ судовъ предполагалась при проектированіи въ 17 узловъ, что и подтвердилось на испытаніи. Бронированіе ихъ ограничивается броневымъ поясомъ по ватеръ-линіи толщ. въ средней части 16 д., съ утоненіемъ къ его оконечностямъ до 8 д. Сверхъ этого пояса, для обезпеченія плавучести и устойчивости судна въ бою, возвышается нижній броневой казематъ, съ бронею толщ. 5 д. Казематъ этотъ простирается на большомъ протяженіи длины судна и заканчивается косыми броневыми траверзами, упирающимися въ подачныя трубы носовой и кормовой башенъ. Бронированіе башенъ 12-д. орудій — 11 и 10 д., а на нижнихъ ихъ трубахъ, защищающихъ подачу, 10 д. — внѣ каземата и 5 д. — въ предѣлахъ каземата; бронированіе же среднихъ бортовыхъ башенъ 6-д. орудій — 5 д. Означенныя здѣсь толщины бронированія не даютъ еще полнаго понятія объ оборонительныхъ качествахъ этихъ судовъ, такъ какъ одновременно съ постройкою этихъ броненосцевъ стала входить въ употребленіе броня высшаго качества сале-никкелевая, гарвеированная и круппированная, съ гораздо бóльшимъ сопротивленіемъ пробиваемости, чѣмъ употреблявшаяся до этого стале-желѣзная броня; благодаря этому бронированіе названныхъ кораблей слѣдуетъ считать значи-

тельно бо́льшимъ, чѣмъ показанное вышеозначенными цифрами, такъ какъ часть бронированія «Полтавы», «Севастополя» и «Петропавловска» успѣли заказать именно этихъ усовершенствованныхъ системъ изготовленія брони. Помимо своей высокой 17-узловой скорости хода, суда эти, въ виду своего назначенія для дальнихъ плаваній, обладаютъ еще важнымъ преимуществомъ по сравненію съ своими предшественниками въ отношеніи бо́льшаго запаса топлива. Тогда какъ броненосцы «Наваринъ» и «Сисой Великій», при полной вмѣстимости угольныхъ ямъ всего въ 900—975 т., могутъ обходиться безъ возобновленія запаса топлива въ плаваніи на 2350—2500 м. миль, идя безпрерывно экономическимъ 10-узловымъ ходомъ,— «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловскъ» имѣютъ вмѣстимость угольныхъ ямъ на 1310 тон., каковой запасъ топлива обезпечиваетъ имъ районъ плаванія съ собственнымъ углемъ въ 3380 м. миль такимъ же ходомъ. Необходимо при этомъ замѣтить, что кораблестроеніе на нашихъ верфяхъ и адмиралтействахъ, ко времени окончанія постройки броненосцевъ «Полтава», «Петропавловскъ» и «Севастополь», настолько усовершенствовалось благодаря прошедшему опыту, что испытаніе корпусовъ стрѣльбою изъ собственныхъ башенныхъ большого калибра орудій, произведенное на «Полтавѣ», не сопрово-

ждалось уже никакими сколько-нибудь серьезными поврежденіями самого корпуса и его деталей, чего нельзя было бы строго сказать о результатахъ боевой стрѣльбы на другихъ судахъ болѣе ранней по времени постройки.

Для усиленія черноморскаго флота, кромѣ вышеупомянутыхъ броненосцевъ типа «Екатерина II», «Синопъ», «Чесма» и «Георгій Побѣдоносецъ», за обозрѣваемый періодъ были построены еще три: «XII Апостоловъ», «III Святителя» и «Ростиславъ». Первый изъ этихъ броненосцевъ, «XII Апостоловъ», имѣетъ водоизмѣщеніе 8076 т. и по своему проекту принадлежитъ къ типу современныхъ ему по постройкѣ балтійскихъ эскадренныхъ броненосцевъ: «Гангутъ», «Наваринъ» и «Сисой Великій». Подобно этимъ броненосцамъ балтійскаго флота, броненосецъ «XII Апостоловъ» защищенъ съ бортовъ: 1) поясомъ брони по ватеръ-линіи толщ. въ средней части судна въ 14 д., съ траверзами въ носу и кормѣ толщ. въ 10 д. и 9 д.; 2) нижнимъ казематомъ, простирающимся на большомъ протяженіи длины судна и потому защищающимъ подачу снарядовъ и зарядовъ въ башни, толщ. въ средней части 12 д., съ траверзами въ носу и кормѣ толщ. 9 д., и 3) верхнимъ казематомъ ограниченнаго протяженія, бронированнымъ бронею толщ. въ 5 д. и защищающимъ лишь 4—6 д. ору-

дія второстепенной артиллеріи судна. Сила механизма, назначенная по проекту въ 8500 и оказавшаяся на испытаніи броненосца въ 8758, обезпечила ему скорость хода въ 15³/₄ узла, существенно превышающую скорость хода ранѣе построенныхъ черноморскихъ броненосцевъ. Броненосецъ «III Святителя» по своему типу ближе всего подходитъ къ балтійскому броненосцу «Наваринъ», но поясъ его брони по ватеръ-линіи сдѣланъ толщ. въ 18 д. въ средней части, съ броневыми траверзами въ носу и кормѣ толщ. въ 16 и 14 д. Механизмъ броненосца развиваетъ 11300 и. л. с., а скорость хода превышаетъ 17 узловъ. Броненосецъ «Ростиславъ», въ 8880 т. водоизмѣщенія, съ механизмомъ въ 8500 и. л. с., одинаковъ съ уже строившимся тогда въ балтійскомъ флотѣ броненосцемъ «Сисой Великій». Общее число башенъ на броненосцѣ шесть, изъ коихъ по одной на носу и кормѣ для главной 12-д. артиллеріи, и четыре, по 2 на каждомъ бортѣ, — въ средней части судна, для 6-д. артиллеріи. При этомъ на новѣйшемъ суднѣ потребовалось, попутно, утонить 16-д. броню пояса по ватеръ-линіи къ оконечностямъ судна до 14¹/₂, 12 и 10 дюйм., сдѣлавъ ее, для сохраненія непробиваемости, гарвеированною. Броненосецъ «Ростиславъ» явился, такимъ образомъ, 7-мъ эскадреннымъ броненосцемъ новаго черноморскаго флота.

Переходя отъ перечисленныхъ боевыхъ броненосцевъ, построенныхъ для балтійскаго флота и возродившагося черноморскаго флота, къ крейсерамъ для дальняго плаванія, напомнимъ, что первыми строившимися и спущенными на воду въ обозрѣваемый періодъ времени были уже упомянутые выше полуброненосные крейсера «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской», каждый въ 5796 тон. водоизмѣщенія, съ механизмами въ 7000 инд. л. с. Скорость хода на испытаніяхъ этихъ крейсеровъ опредѣлилась нѣсколько болѣе $15\frac{1}{2}$ узловъ. Запасъ ихъ топлива достигалъ 1040 тон. и его достаточно было на 25,4 сутокъ или 4877 миль плаванія 8-узловымъ ходомъ. Броня пояса по ватеръ-линіи для обоихъ крейсеровъ положена толщиною отъ 6 до 4 д. во всю длину судна. Палубная броня ихъ при верхней кромкѣ поясной брони толщиною — $\frac{1}{2}$ д. Первымъ затѣмъ, послѣ этихъ крейсеровъ и въ отступленіе отъ ихъ типа, былъ проектированъ, по типу англійскихъ современныхъ ему крейсеровъ «Imperieuse» и «Warspite», полуброненосный 4-хъ башенный крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ», типу котораго было отдано преимущество передъ типомъ нашихъ уже построенныхъ полуброненосныхъ крейсеровъ въ виду болѣе существенной защиты 8-дюйм. орудій броневыми барбетами толщ. въ 8 д. Поясная броня его, 10-дюймовой толщины,

значительно превосходя поясную броню «Владиміра Мономаха» и «Дмитрія Донского», простиралась, однакожъ, уже не во всю длину судна, а на протяженіи около $^2/_3$ ея, съ 9-д. броневыми траверзами въ оконечностяхъ судна. Толщина броневой палубы на новомъ крейсерѣ въ $2^1/_2$ д., а не въ $^1/_2$ дюйма, какъ палубная броня на предшествовавшихъ ему крейсерахъ. Но, конечно, такое преимущество бронированія какъ жизненныхъ частей самаго судна, такъ и защиты артиллеріи броневыми барбетами куплено цѣною увеличенія водоизмѣщенія судна, — удлиненіемъ его на 30 ф. и увеличеніемъ ширины на 9 ф., при томъ-же углубленіи кормою съ килемъ въ 25 ф. 9 д. Такое увеличеніе самаго судна потребовало и соотвѣтственнаго увеличенія силы механизма до 8000 силъ противъ механизма въ 7000 силъ у крейсеровъ «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской». Благодаря увеличенію силы механизма, а также большей ходкости судовъ большей величины, крейсеръ «Адмиралъ Нахимовъ», назначенный по проекту имѣть скорость хода въ 16 узловъ, въ дѣйствительности на пріемномъ испытаніи выказалъ скорость хода, доходившую до небывалой еще у судовъ нашего военнаго флота скорости въ 17 узловъ, заслугу чего, можетъ быть, слѣдуетъ приписать всецѣло превосходной организаціи и исполненію работъ по постройкѣ механиз-

мовъ на нашемъ Балтійскомъ заводѣ, подъ умѣлымъ руководствомъ покойнаго начальника этого завода, Кази. Запасъ топлива крейсера «Адмиралъ Нахимовъ», въ 1150 тон., разсчитанъ, благодаря уменьшенію въ расходѣ топлива, достигнутому улучшеніемъ механизма, на переходы въ 8000 м. миль 8-ми узловымъ ходомъ. Всѣ эти факты давали полное подтвержденіе предположеніямъ, что съ постройкою судовъ большей величины достигалось улучшеніе и всѣхъ ихъ боевыхъ качествъ. Не смотря на такой установившійся и ясный для всѣхъ выводъ, финансовыя соображенія не позволяли ограничиваться постройкою однихъ только большихъ судовъ и потому, почти одновременно съ постройкою полуброненоснаго башеннаго крейсера «Адмиралъ Нахимовъ» въ 8600 т. водоизмѣщенія строились и спущены на воду въ 1885 г. еще два небольшихъ корвета-крейсера: «Рында» и «Витязь», водоизмѣщеніемъ всего въ 2950 т., съ механизмами въ 3000 с., сообщающими судамъ скорость около 14 узловъ. Запасъ топлива на нихъ достигаетъ всего лишь 450 т., что оказалось достаточнымъ для совершенія этими судами переходовъ въ 7000 м. 8-узловымъ ходомъ.

Слѣдующими по времени проектированія и постройки были 2 океанскихъ крейсера: «Адмиралъ Корниловъ», заказанный во Франціи, на заводѣ

Chantiers de la Loire, водоизмѣщеніемъ въ 5029 т., съ механизмомъ въ 5606 ин. л. с., и «Память Азова», строившійся на Балтійскомъ заводѣ, водоизмѣщеніемъ 6000 т., съ механизмомъ въ 8500 инд. л. с. Крейсерамъ этимъ,—проектировавшимся и строившимся уже въ то время, когда, вслѣдствіе возрастанія величины судовъ, не только военныхъ, но и коммерческихъ, и вслѣдствіе развитія техники, скорости хода стали увеличиваться до 18 даже 20 узловъ,—было желательно придать возможно большую скорость хода, посему въ размѣреніяхъ новыхъ судовъ сдѣланъ былъ рѣзкій шагъ къ переходу отъ короткихъ и широкихъ предшествовавшихъ имъ судовъ этого типа (крейсера «Владиміръ Мономахъ», «Дмитрій Донской» и «Адмиралъ Нахимовъ») къ судамъ болѣе длиннымъ и узкимъ, представляющимъ въ образованіи подводной части наилучшее обезпеченіе къ достиженію намѣченной цѣли. Такъ, въ то время, какъ у только что упомянутыхъ судовъ отношеніе длины къ ширинѣ измѣнялось всего отъ 5,6 до 5,26, то же отношеніе у крейсеровъ «Адмиралъ Корниловъ» и «Память Азова» опредѣляется соотвѣтственно цифрами 7,24 и 7,17, причемъ и абсолютная длина послѣднихъ судовъ, въ видахъ сохраненія высокой скорости ихъ и на волненіи, превосходитъ такую же длину крейсеровъ «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской» на 60 и

даже 75 ф. (при нѣсколько меньшей ширинѣ судна). Благодаря такимъ измѣненіямъ пропорцій судовъ, въ болѣе благопріятномъ для скорости хода смыслѣ, оба новѣйшихъ крейсера развили на своихъ пріемныхъ испытаніяхъ слишкомъ 17-узловую скорость,— на 1½ узла бо́льшую той, которую имѣли короткіе и широкіе крейсера «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской» почти того же водоизмѣщенія. Приведенное сравненіе весьма наглядно показываетъ трудность достиженія увеличенія скорости даже на такую небольшую величину какъ 1—1½ узла и что достиженіе большихъ скоростей возможно только подъ условіемъ сооруженія бо́льшихъ по величинѣ судовъ. Всѣ жизненныя части крейсера «Память Азова», т. е. машины, котлы и боевые погреба, защищаются съ бортовъ броневымъ поясомъ, по ватеръ-линіи, толщ. въ 5—6 д., простирающимся на ⅔ длины судна и оканчивающимся въ оконечностяхъ судна траверзными переборками съ бронею, толщ. въ 4 д. Толщина палубной брони на послѣднемъ крейсерѣ въ 2½, 2 и 1½″, представляетъ существенное улучшеніе по сравненію, въ этомъ отношеніи, съ крейсерами «Владиміръ Мономахъ» и «Дмитрій Донской». Механизмы на обоихъ новѣйшихъ крейсерахъ—болѣе усовершенствованной системы съ тройнымъ расширеніемъ пара. Запасы топлива—на крейсерѣ «Адмиралъ Корни-

ловъ» въ 850 т., и на крейсерѣ «Память Азова» въ 1100 т.,—разсчитаны на доставленіе этимъ судамъ возможности дѣлать переходы болѣе 10000 м. миль, что дѣлаетъ крейсера эти существенно превосходящими предшествовавшіе имъ.

Къ 1887 г. относится также проектированіе и постройка на Балтійскомъ заводѣ новой стальной Императорской яхты «Полярная Звѣзда», взамѣнъ уже устарѣвшей прежней деревянной яхты «Держава». Упоминаніе здѣсь о новой яхтѣ тѣмъ болѣе у мѣста, что она проектировалась вначалѣ какъ яхта-крейсеръ, могущая служить въ военное время въ качествѣ боевого судна. Обстоятельство это свидѣтельствуетъ о высокихъ душевныхъ качествахъ Монарха, не желавшаго, чтобы суммы, расходуемыя изъ нашего сравнительно умѣреннаго кораблестроительнаго бюджета, шли на постройку судна, могущаго служить исключительно для личныхъ Высочайшихъ морскихъ путешествій, но пожелавшаго, чтобы даже и это судно, въ случаѣ военнаго времени, могло быть обращено на увеличеніе морскихъ силъ государства. Поэтому, руководствуясь относительно скорости хода данными происходившихъ тогда всестороннихъ паровыхъ испытаній англійскаго быстроходнаго крейсера «Iris», яхту проектировали вначалѣ съ палубною бронею и артиллеріею, соотвѣтствующими крей-

серскому рангу судна, и съ запасомъ топлива на 69 сутокъ или 12500 м. миль плаванія экономическимъ 8-узловымъ ходомъ. Но подробная разработка чертежей показала несовмѣстимость устройства возвышенной палубной брони съ тѣми между-палубными высотами, которыя требуются въ Императорской яхтѣ, посему яхту рѣшено было строить безъ всякаго отношенія къ крейсерскому назначенію. Бо́льшая часть внутренняго устройства и убранства яхты утверждалась подъ близкимъ руководствомъ Самого Государя Императора, чему и слѣдуетъ приписать крайнюю простоту всѣхъ устройствъ этого судна, соединенную съ изысканнымъ вкусомъ. Яхта «Полярная Звѣзда», при своемъ водоизмѣщеніи въ дѣйствительномъ плаваніи свыше 4000 т. и силѣ механизма, опредѣлившейся на пріемныхъ испытаніяхъ въ 7500 л. с., достигла скорости хода въ 17½ узловъ. По готовности ея, явилась надобность въ подобной же яхтѣ для Высочайшихъ путешествій и въ Черномъ морѣ, почему такая яхта, названная впослѣдствіи «Штандартъ», была заказана на заводѣ Бурмейстеръ и Вейнсъ въ Копенгагенѣ. По своимъ заданіямъ и ихъ выполненію, новая яхта должна была представлять дальнѣйшее усовершенствованіе яхты «Полярная Звѣзда», чего и удалось достичь вполнѣ, благодаря значительно большей величинѣ новаго

судна. При водоизмѣщеніи въ 5500 т. и силѣ механизма въ 12000 и. л. с., яхта «Штандартъ», на своемъ 12-ти часовомъ испытаніи впродолженіи 4-хъ часовъ, развивала скорость хода въ 22 узла.

Почти около того же времени, когда на Балтійскомъ заводѣ проектировались крейсеръ «Память Азова» и Императорская яхта «Полярная Звѣзда», на томъ же заводѣ былъ выработанъ совершенно новый и самостоятельный типъ минныхъ крейсеровъ, по проекту котораго и построены были 2 первыхъ такихъ крейсера въ мірѣ, названныхъ впослѣдствіи «Лейтенантъ Ильинъ» — для балтійскаго флота и «Капитанъ Сакенъ» — для черноморскаго. Эти маленькія суда, водоизмѣщеніемъ всего въ 714 тон., вооруженныя, каждое, 15 скорострѣльными пушками и 5 надводными минными аппаратами, а слѣдовательно не уступавшія въ послѣднемъ отношеніи вооруженію большихъ, дорого стоющихъ кораблей, съ механизмомъ въ 3500 л. с., выказали большую скорость хода—въ 18½ узловъ. Съ этого времени началось дальнѣйшее развитіе идеи такихъ минныхъ крейсеровъ, составляющихъ нѣчто среднее между большими кораблями и миноносцами, и это развитіе повело къ постройкѣ въ 1891 г. еще болѣе улучшенныхъ минныхъ крейсеровъ: «Воевода» и «Посадникъ», заказанныхъ въ Германіи на заводѣ Шихау въ Эльбингѣ и спущенныхъ на воду въ

1892 г. Суда эти вооружены лишь 7-ю скорострѣльными пушками и 2 минными аппаратами, но зато, обладая, при водоизмѣщенiи всего 450 т., съ такимъ же механизмомъ въ 3500 л. с., какой имѣли предшествовавшiе имъ минные крейсера «Лейтенантъ Ильинъ» и «Капитанъ Сакенъ», обнаружили скорость хода въ 21 и 22 узла, почти не уступавшую скорости хода миноносцевъ, и будучи судами бóльшей величины, чѣмъ послѣднiе, въ состоянiи сохранять такую скорость на волненiи, при которомъ обыкновенные миноносцы должны уменьшать ходъ. Годомъ позже, по тѣмъ же чертежамъ Шихау, но у насъ въ Россiи, на заводѣ Крейтона въ Або, построены и спущены были на воду въ 1893 г. еще 2 такихъ же минныхъ крейсера: «Всадникъ» и «Гайдамакъ», а затѣмъ 2 такихъ же минныхъ крейсера «Казарскiй» и «Гридень» были построены,—первый на заводѣ Шихау, а второй въ Николаевѣ,—и для черноморскаго флота.

Въ то же время не откладывалось и дѣло снабженiя нашего флота болѣе важными боевыми единицами, въ видѣ большихъ океанскихъ крейсеровъ. Такъ въ 1888 г. былъ проектированъ Балтiйскимъ заводомъ крейсеръ «Рюрикъ», представляющiй собою дальнѣйшее современное развитiе построеннаго на томъ же заводѣ и упомянутаго выше крейсера «Память Азова» т. е. съ пояснымъ

бронированіемъ. Крейсеръ «Рюрикъ» отличается отъ послѣдняго своею почти вдвое (1,62 раза) большею величиною по водоизмѣщенію (10933 т. противъ 6000 т. водоизмѣщенія), превосходя его по длинѣ на 46 ф., ширинѣ на 16, и по углубленію на 9 д. Толщина поясной брони «Рюрика»—10 д. и 8 д. съ траверзною бронею 9 д. и 8 д. Запасъ топлива доведенъ до 1663 т. Скорость хода, при механизмѣ въ 13250 и. л. с., достигаетъ 18 узловъ. Такимъ образомъ возрастаніе величины судна сопровождалось существеннымъ улучшеніемъ всѣхъ боевыхъ качествъ, въ чемъ еще болѣе убѣждаютъ мореходныя и боевыя достоинства строившагося на томъ же заводѣ, но спущеннаго на воду, уже въ 1896 г.—крейсера «Россія». Водоизмѣщеніе этого крейсера — 12195 т., онъ длиннѣе крейсера «Рюрикъ» на 48 фут., шире его на 1 ф. 6 д. и глубже сидитъ въ водѣ на 3 д. Запасъ топлива въ 2292 т. превосходитъ таковой же запасъ на крейсерѣ «Рюрикъ» на 692 т. Скорость хода, при 3-хъ винтовомъ механизмѣ, развивающемъ 17000 ин. л. с., достигаетъ 19½ узловъ. Защита этого гигантскаго крейсера ограничивается, впрочемъ, бронею пояса по ватеръ-линіи, толщиною 8 д., 6 д. и 5 д., съ траверзами въ оконечностяхъ изъ брони толщ. 7 д., что хотя и представляетъ меньшую толщину брони чѣмъ на крейсерѣ «Рюрикъ»,

но не уступаетъ послѣдней въ виду улучшеннаго качества брони (особымъ процессомъ затверженія, извѣстнымъ подъ названіемъ круппированія). Годъ спустя послѣ крейсера «Россія» въ 1893 г. былъ проектированъ и заказанъ во Франціи на заводѣ Forges et Chantiers de la Méditerranée еще крейсеръ «Свѣтлана» средней величены, въ 3862 т. водоизмѣщенія, съ механизмомъ въ 8500 л. с., давшій на испытаніи еще бо́льшую скорость хода въ 20 слишкомъ узловъ. Крейсеръ этотъ, вслѣдствіе своей сравнительно малой величины, имѣетъ защиту только броневою палубою толщ. 2 д. и 1 д., по примѣру современныхъ иностранныхъ судовъ такого рода и величины. Крейсеръ построенъ такимъ образомъ, что можетъ служить яхтою для морскихъ путешествій Генералъ-Адмирала. Для внутреннихъ же Его плаваній, взамѣнъ устарѣвшей рѣчной колесной яхты «Стрѣльна», въ 1890 г. была построена и спущена на воду въ 1891 г. во Франціи, на заводѣ Луарскаго Общества, болѣе современная винтовая яхта «Стрѣла», водоизмѣщеніемъ въ 287 т., съ механизмомъ въ 1400 силъ, давшая скорость хода въ 17 узловъ, что представляетъ весьма высокую скорость для такого маленькаго судна и что могло быть достигнуто только благодаря чрезвычайному развитію къ тому времени техники, какъ судостроенія, такъ и машиностроенія.

Кромѣ перечисленныхъ боевыхъ единицъ флота — броненосцевъ, канонерскихъ лодокъ и крейсеровъ, въ минувшее царствованіе построены и спущены на воду слѣдующія суда, не представляющія собою боевыхъ единицъ, но необходимыя для нуждъ и развитія флота. Къ числу такихъ судовъ относится, прежде всего, транспортъ «Алеутъ», проектированный въ 1883 г. и спущенный на воду въ 1886 г. на Ньюландскомъ заводѣ въ Христіаніи. Водоизмѣщеніе его 810 т., механизмъ въ 730 и. л. с. Въ 1892 г. былъ пріобрѣтенъ покупкою въ Англіи другой транспортъ, «Якутъ», водоизмѣщеніемъ около 700 т., съ механизмомъ въ 867 и. л. с. Оба эти транспорта имѣютъ скорость хода въ 12 узловъ. Въ 1889 г. были проектированы и построены въ 1891 г. на шведскомъ заводѣ Мотала 2 транспорта: «Бугъ» и «Дунай», для черноморскаго флота, водоизмѣщеніемъ, каждый, въ 1381 тон., съ механизмами въ 1400 и. л. с., развивающими скорость хода въ 13 узловъ. Затѣмъ, въ 1892 г. были проектированы, для балтійскаго флота, новые 2 транспорта: «Самоѣдъ» и «Баканъ», построенные и спущенные на воду уже въ благополучное царствованіе Вашего Императорскаго Величества, первый въ 1895 г. въ Англіи, на Темзенскомъ желѣзодѣлательномъ заводѣ, а второй — въ 1896 г. въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ заводѣ. Оба эти транспорта, въ 900 и

1000 т. водоизмѣщенія, съ механизмами въ 750 и 1050 и. л. с., имѣютъ скорость хода 11—11½ узловъ.

Для обновленія состава судовъ отряда Морского корпуса, въ періодъ времени съ 1890 г. по 1894 г., были проектированы и построены 3 новыхъ судна: «Морякъ», «Воинъ» и «Вѣрный», водоизмѣщеніемъ, каждое, въ 1000—1300 т., первое парусное, а послѣднія два со вспомогательными механизмами въ 400—500 и. л. с. Первое изъ этихъ судовъ было построено и спущено на воду въ 1892 г. въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ заводѣ, второе построено и спущено на воду въ 1893 г., въ Швеціи, на заводѣ Мотала, и третье построено и спущено на воду уже въ 1895 г. на нашемъ Балтійскомъ заводѣ.

Наконецъ за отчетный періодъ времени введена въ нашемъ флотѣ еще постройка ледоколовъ. Первымъ такимъ спеціальнымъ судномъ было проектированное въ 1889 г. портовое судно «Силачъ» въ 750 т. водоизмѣщенія, съ механизмомъ въ 1000 и. л. с., построенное и спущенное на воду въ 1890 г. въ Швеціи, на заводѣ Мотала; а затѣмъ, въ виду успѣшныхъ результатовъ испытанія «Силача», вторымъ по тому же проекту, было построено и спущено на воду въ 1892, уже у насъ, на Невскомъ заводѣ, такое же портовое судно «Могучій». Вслѣдъ засимъ, въ сентябрѣ 1894 г., былъ проектированъ

болѣе специальный пароходъ-ледоколъ «Надежный», построенный и спущенный на воду уже въ 1896 году, на заводѣ Бурмейстера и Вейнса въ Копенгагенѣ; пароходъ этотъ имѣетъ водоизмѣщеніе свыше 1500 т. и снабженъ механизмомъ въ 2500 и. л. с.

Переходя къ обзору сооруженія вспомогательной силы броненоснаго флота — миноносцевъ, считаю не лишнимъ упомянуть, что ко времени вступленія Государя Императора на престолъ, въ распоряженіи Морского министерства былъ только одинъ миноносецъ «Батумъ», построенный на заводѣ Ярроу въ 1880 г., водоизмѣщеніемъ въ 43 т., обладавшій скоростью въ 15 узловъ, и 100 миноносокъ, выстроенныхъ наскоро во время политическихъ затрудненій 1877 г. для защиты подступовъ къ столицѣ. Миноноски эти такимъ образомъ имѣли скромное оборонительное назначеніе и, по самому своему устройству, не были въ состояніи дѣлать морскихъ переходовъ. Въ отчетномъ періодѣ Морское министерство приступило къ сооруженію мореходныхъ миноносцевъ, важное значеніе коихъ стало очевиднымъ для всѣхъ флотовъ, вслѣдствіе доказанной опытомъ годности ихъ къ плаванію въ открытомъ морѣ. Опытъ этотъ, подобно многимъ другимъ, былъ прежде всѣхъ сдѣланъ нами. Вышеупомянутый миноносецъ «Батумъ» совершилъ переходъ изъ Англіи въ Черное море съ нашею командою совер-

шенно самостоятельно и тѣмъ окончательно упрочилъ за такими судами репутацію мореходныхъ. Въ виду сего, въ сосѣднемъ съ нами государствѣ, Германіи, началась спѣшная работа по постройкѣ сразу 70 миноносцевъ. Къ сожалѣнію Морское министерство не располагало особыми средствами для того, чтобы одновременно приступить къ сооруженію большого числа миноносцевъ и принуждено было ограничиться вначалѣ заказомъ, заграницею же, въ виду неподготовленности отечественныхъ верфей къ производству этого рода судовъ, только двухъ миноносцевъ для черноморскаго флота: «Сухумъ» на заводѣ Торникрофта въ Англіи, со скоростью 17 узловъ въ 66 т. водоизмѣщенія и «Поти», на заводѣ Нормана въ Гаврѣ, въ 63 т. водоизмѣщенія и скоростью хода въ 18 узловъ. Затѣмъ въ 1884 г. послѣдовала постройка на французскихъ заводахъ миноносцевъ «Геленджикъ» и «Гагры» въ 70 и 80 т., съ тою же скоростью 17 и 18 узловъ.

Съ 1886 г. начался усиленный ростъ миноноснаго флота. Въ этомъ году были пріобрѣтены въ Германіи отъ завода Шихау одновременно девять миноносцевъ, въ 87 т. водоизмѣщенія, со скоростью 20 узловъ, получившія названія: «Або», «Виндава», «Либава», «Кодоръ», «Килія», «Рени», «Чардакъ», «Ялта», и «Новороссійскъ» и тогда же заказанъ былъ заводу Томсона въ Англіи двухвинтовой ми-

носецъ «Выборгъ», водоизмѣщеніемъ въ 166 т., разсчитанный на тотъ же 20-ти узловый ходъ.

Къ этому времени явилась возможность заняться постройкою миноносцевъ и на нашихъ верфяхъ. Первый миноносецъ, получившій названіе «Измаилъ», былъ построенъ на казенномъ Николаевскомъ элингѣ по чертежамъ миноносцевъ «Нормана», со скоростью до 17½ узловъ. Затѣмъ, у насъ же были построены: «Котлинъ» съ двумя машинами, взятыми съ двухъ миноносокъ, «Луга» и «Лахта»— на Балтійскомъ заводѣ; «Нарва»—въ С.-Петербургскомъ портѣ; «Янчихэ» и «Сучена» — на Невскомъ заводѣ. Одновременно съ симъ были пріобрѣтены отъ завода Нормана два миноносца «Свеаборгъ» и «Ревель», сдѣлавшіе впослѣдствіи переходъ въ Тихій океанъ.

Въ 1890 году были пріобрѣтены отъ завода Шихау для черноморскаго флота миноносцы «Анакрія» и «Адлеръ». Первый въ 87 т. одновинтовый и второй въ 164 т. съ двумя винтами. Хотя миноносецъ «Адлеръ» оказался значительно быстроходнѣе «Анакріи», тѣмъ не менѣе сравненіе ихъ между собою убѣдило въ необходимости отдать предпочтеніе, какъ типу, миноносцу «Анакрія», въ виду прекрасныхъ его морскихъ качествъ, и потому послѣдующіе 10 миноносцевъ строились по образцу «Анакріи». Изъ этихъ послѣднихъ миноносцевъ

два («Тосна» и «Доместнесъ») построены Путиловскими заводами, два (№№ 268 и 269) въ Николаевскомъ Адмиралтействѣ и шесть («Аспэ», «Транзундъ», «Наргенъ», «Гогландъ» и №№ 131 и 132) на Ижорскихъ заводахъ.

Въ 1892 г. отъ завода Нормана былъ пріобрѣтенъ образцовый миноносецъ, въ 120 т., «Перновъ», съ 2 винтами, давшій на пробѣ 26 узловъ, вмѣсто обусловленныхъ по контракту 21 узла, и по образцу его въ концѣ настоящаго отчетнаго періода приступлено было къ изготовленію новой серіи миноносцевъ: 4-хъ на Невскомъ заводѣ, 4-хъ на Ижорскихъ заводахъ, 2-хъ на заводѣ Крейтона и 4-хъ въ Николаевскомъ адмиралтействѣ.

Все это время наши заводы и адмиралтейства разработывали и видоизмѣняли чертежи имѣвшихся типовъ миноносцевъ, для приданія имъ быстроходности, мореходности и устойчивости. По такимъ чертежамъ въ періодъ времени съ 1890—1893 г. были построены миноносцы: «Котка» и «Даго», заводомъ Крейтона, «Сескаръ» и «Кроншлотъ» на Ижорскихъ заводахъ, а на Путиловскихъ по чертежамъ лейтенанта Беклемишева,—«Біоркэ», «Роченсальмъ», «Гапсаль» и «Моозундъ» и на заводѣ Беллино-Фендерихъ — «Анапа» и «Айтодоръ». По нѣсколько измѣненному типу перечисленныхъ миноносцевъ на заводѣ Крейтона въ 1890 г. построены

миноносцы: «Борго» и «Экенесъ» и по особымъ чертежамъ «Гогландъ» и «Наргенъ», впослѣдствіи переименованные въ «Уссури» и «Сунгари», сдѣлавшіе переходъ въ Тихій океанъ, при чемъ показали отличныя морскія качества. Въ 1893 г. отъ завода Нормана въ Гаврѣ былъ пріобрѣтенъ еще одинъ миноносецъ, «Сестрорѣцкъ», въ 80 т. водоизмѣщенія, скоростью до 23 узловъ.

Наконецъ, считаю необходимымъ упомянуть, что за отчетный періодъ положено начало сооруженію особаго рода большихъ миноносцевъ, названныхъ истребителями по типу англійскаго истребителя «Havock». Первый такой миноносецъ заказанъ былъ, въ іюнѣ 1894 г., заводу Ярроу за 35000 ф. ст., а спускъ его на воду послѣдовалъ уже въ 1895 г.

Такимъ образомъ за отчетный періодъ флотъ нашъ увеличился 49 миноносцами, изъ общаго числа коихъ 26 плаваютъ въ Балтійскомъ морѣ, 16 въ Черномъ и 7 въ Тихомъ океанѣ.

Минное вооруженіе этихъ судовъ до 1888 г. состояло изъ 2 носовыхъ аппаратовъ, расположенныхъ подъ палубою параллельно діаметральной плоскости, а послѣ этого года замѣнено однимъ носовымъ постояннымъ и однимъ или двумя, дѣйствующими на оба борта.

Вообще Морское министерство зорко слѣдило за всѣми усовершенствованіями въ дѣлѣ вооруженія

миноносцевъ, и всякое полезное открытіе въ этой области заграницей находило немедленное примѣненіе и въ нашемъ флотѣ. Къ числу такихъ усовершенствованій относятся устройство на новѣйшихъ миноносцахъ поворотныхъ аппаратовъ съ Т-образной дорожкой по верхней производящей трубѣ его, съ совкомъ для того, чтобы мины, по вылетѣ изъ аппарата, падали въ воду плашмя и менѣе уклонялись назадъ при стрѣльбѣ по траверзу и вообще подъ угломъ къ курсу. Поворотные же минные аппараты на миноносцахъ прежней постройки постепенно замѣнялись аппаратами съ совками и Т-образной дорожкой.

Наконецъ представляется нелишнимъ упомянуть, что съ 1886 г. на миноносцахъ начали устанавливать динамо-машины и электрическіе прожекторы, вначалѣ въ 30 сант., а затѣмъ съ 1887 года было постановлено всѣ миноносцы снабжать прожекторами Манжена въ 40 см., такъ какъ выяснилось, что прожекторы въ 30 см. для цѣлей сторожевой службы миноносцевъ слишкомъ слабы. Вопросъ о пользѣ и необходимости имѣть прожекторы на миноносцахъ былъ однако подвергнутъ сомнѣнію въ 1892 году. Тогда на обсужденіи, происходившемъ въ Морскомъ техническомъ комитетѣ, при участіи флагмановъ и капитановъ, было рѣшено на вновь строющихся миноносцахъ не имѣть

электрическихъ прожекторовъ, но сохранять мѣста какъ для прожекторовъ, такъ и паро-динамо-машинъ и вообще имѣть въ готовности все, что необходимо для скорой установки принадлежностей электрическаго освѣщенія, а въ портовыхъ складахъ имѣть запасъ по 2 прожектора на каждые 10 миноносцевъ. Постановленіе это тѣмъ не менѣе было отмѣнено въ 1894 году, вслѣдствіе поступившихъ съ плавающихъ эскадръ донесеній о необходимости имѣть на всѣхъ миноносцахъ постоянно въ полной готовности прожекторы, въ видахъ обереганія эскадры отъ неожиданной атаки непріятеля. Поэтому съ 1894 года прожекторы и динамо-машины устанавливаются уже на всѣхъ миноносцахъ.

Такимъ образомъ судостроительная дѣятельность Морского министерства въ отчетномъ періодѣ выразилась въ постройкѣ всего 114 судовъ, въ томъ числѣ:

17 броненосцевъ, съ общимъ, дѣйствительнымъ, водоизмѣщеніемъ. . . . 171616 т.

10 броненосныхъ и крытыхъ палубною бронею крейсеровъ. . . . . . 68222 »

14 броненосныхъ и неброненосныхъ мореходныхъ канонерскихъ лодокъ . . 20599 »

8 минныхъ крейсеровъ. . . . . . 4022 »

3 Императорскихъ яхтъ. . . . . . 9267 »

7 транспортовъ (за исключенiемъ тран. «Якутъ», купленнаго въ Англiи).	6082 т.
3 учебныхъ судна	3517 »
3 ледокола	3076 »
и 49 миноносцевъ	4697 »

Итого 114 судовъ, общимъ водоизмѣщенiемъ . . . . 291098 т., съ механизмами, въ общей сложности 363389 и. л. с. при чемъ механизмы для 43 судовъ (173838 с.) построены въ Россiи, казенными и частными заводами.

Въ минувшее царствованiе морская артиллерiя подверглась кореннымъ измѣненiямъ. — Всѣ главныя основанiя изготовленiя орудiй и постановки ихъ на судахъ, всѣ существенныя требованiя отъ снарядовъ, пороха и другихъ разнообразныхъ предметовъ боевого снабженiя, а равно способы выдѣлки ихъ были въ этотъ перiодъ пересмотрѣны. Техническая сторона производства всѣхъ артиллерiйскихъ издѣлiй совершенствовалась непрерывно, благодаря многочисленнымъ и дорогимъ опытамъ.

Особенность вновь выработанныхъ типовъ орудiй, сравнительно съ прежними орудiями того же калибра, заключается, главнымъ образомъ, въ бóльшей длинѣ ихъ при меньшемъ вѣсѣ, въ бóльшей начальной скорости, сообщаемой снарядамъ безъ увеличенiя вредныхъ давленiй въ каналѣ орудiя,

въ улучшеніи конструкціи затворовъ, въ скорострѣльности орудій не только мелкихъ орудій, но и среднихъ калибровъ. До 1881 года самыя длинныя орудія не превосходили 22 калибровъ. — Въ минувшее же царствованіе орудія изготовлялись постепенно въ 28, 30, 35, 40 и, наконецъ 45 калибровъ длиною, что давало возможность сообщать снарядамъ начальныя скорости отъ 1800 до 2500 футъ въ секунду, вмѣсто достигавшихся прежними орудіями скоростей отъ 1350 до 1500 футъ.

Въ отношеніи орудій большаго калибра было рѣшено, на основаніи заключенія особой коммисіи изъ представителей сухопутной артиллеріи и Морскаго вѣдомства, ввести на вооруженіе флота и крѣпостей 10-дм. орудія въ 35 кал. длиною, какъ промежуточный калибръ между принятыми у насъ 12 и 9-дм. пушками. При одинаковомъ почти вѣсѣ съ 9-дм. орудіемъ въ 45 кал. и большомъ преимуществѣ въ отношеніи дѣйствительности огня, 10-дм. пушка допускаетъ управленіе ею съ большею легкостью, чѣмъ то достигается при орудіяхъ большаго калибра. — Введеніе 10-дм. пушекъ во флотѣ вызывалось также желаніемъ имѣть вмѣсто прежней градаціи калибровъ: 8, 9 и 12 болѣе постепенную 8, 10 и 12 дм., что представлялось большимъ удобствомъ при назначеніи на данное судно соотвѣтствующей ему артиллеріи.

Обуховскій заводъ съ успѣхомъ преодолѣлъ всѣ затрудненія, съ которыми связана выдѣлка длинныхъ орудій большаго калибра. — Заказъ заводу Круппа въ 1886 году шести 12-дм. пушекъ для броненосца «Чесма» былъ допущенъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, единственно потому, что Обуховскій заводъ не могъ успѣть приготовить всѣ восемнадцать 12-дм. орудій, требовавшихся для 3-хъ Черноморскихъ кораблей «Чесма», «Синопъ» и «Екатерина II», ко времени ихъ окончанія, а оставлять совершенно готовый корабль, хотя бы и на короткое время, безъ орудій, составляющихъ главную боевую силу его, представлялось крайне нежелательнымъ.

Нѣкоторые способы изготовленія орудій на Обуховскомъ заводѣ заслуживаютъ быть отмѣченными. Такъ напримѣръ, при постоянномъ стремленіи достигнуть бóльшей легкости и меньшей стоимости пушекъ, былъ выработанъ образецъ однотрубной 6-дм. пушки въ 35 калибровъ длиною, скрѣпленной не кольцами, а проволокою.—Имѣлось въ виду переходить постепенно къ изготовленію этимъ способомъ пушекъ и другихъ калибровъ. Но Обуховскій заводъ, изготовивъ одиннадцать 6-дм. однотрубныхъ пушекъ, скрѣпленныхъ проволокою (изъ которыхъ восемь — для броненосца «Императоръ Николай I»), не остановился на этомъ образцѣ и

представилъ новый проектъ двухтрубной 6-дм. проволочной пушки. Пушка эта, длиною въ 35 кал., состоитъ изъ основнаго скрѣпленнаго ствола, въ который вставляется холоднымъ путемъ внутренняя труба. Въ случаѣ выгоранія въ каналѣ легко замѣнить внутреннюю трубу новою, причемъ не требуется ни сматывать проволоки со ствола, ни снимать другія части орудія, что было неизбѣжно при перемѣнѣ трубы въ первой проволочной пушкѣ; стволъ же, не подвергаясь непосредственному дѣйствію пороховыхъ газовъ, представляетъ собою систему безсрочную для службы. Такихъ пушекъ было изготовлено: пробная — одна, для броненосцевъ: «Наваринъ» — восемь, «Георгій Побѣдоносецъ» — семь, для лодокъ «Гремящій» и «Отважный» — по одной пушкѣ и двѣ пушки для учебно-артиллерійскаго отряда. На дальнѣйшій ходъ изготовленія орудій среднихъ калибровъ для вооруженія судовъ флота имѣло вліяніе требованіе отъ нихъ скорострѣльности.

Выборъ системы скорострѣльныхъ пушекъ средняго калибра былъ сдѣланъ по весьма подробномъ изученіи этого рода пушекъ заграницею особою коммисіею. Изъ разсмотрѣнныхъ системъ пушекъ лучшими были признаны пушки французскаго инженера Канэ. Съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго въ 5 день августа 1891 г., Мор-

скимъ министерствомъ были пріобрѣтены отъ Канэ за 200000 франковъ чертежи 6 дм., 120 мм. (4,7 дм.) и 75 мм. (3 дм.) орудій его системы, станковъ и всей матеріальной къ нимъ части и право пользованія этими чертежами для цѣлей Морского и Военнаго вѣдомствъ.

Что касается скорострѣльныхъ пушекъ малаго калибра, то на основаніи результатовъ сравнительныхъ опытовъ въ 1884 г. Морское вѣдомство приняло для воруженія судовъ, съ спеціальною цѣлью защиты отъ миноносцевъ, пятиствольныя пушки системы Готчкиса 47 мм. и 37 мм. калибра. Первоначально пушки этого типа пріобрѣтались отъ завода Готчкиса и К° во Франціи, но затѣмъ, согласно личному указанію въ Бозѣ почившаго Государя, изготовленіе такихъ пушекъ, по особому соглашенію съ заводомъ Готчкиса, было установлено на Императорскомъ Тульскомъ оружейномъ заводѣ, нуждавшемся въ то время въ работѣ. Къ концу 1896 г. пятиствольныхъ пушекъ имѣлось на вооруженіи свыше 600, но къ упомянутому времени выдѣлка ихъ была прекращена, въ виду преимуществъ, выяснившихся отъ введенія на вооруженіе судовъ одноствольныхъ 37 и 47 миллиметров. пушекъ Готчкиса, изготовленіе которыхъ вполнѣ установилось на Обуховскомъ заводѣ. 47 мм. одноствольныя пушки, по сравне-

нію съ пятиствольными, обладаютъ значительной разрушительной силой, благодаря бо́льшей длинѣ канала и начальной скорости снаряда; онѣ весьма удобны для вооруженія легкихъ минныхъ судовъ и какъ дополнительное вооруженіе боевыхъ судовъ. Въ боевомъ отношеніи орудія эти могутъ съ успѣхомъ дѣйствовать стальными гранатами не только по небронированнымъ судамъ, какъ миноносцы и минные крейсеры, но и по частямъ судовъ, прикрытыхъ стальною или сталежелѣзною бронею толщиною до 3 дм.

Для дессанта были приняты въ 1882 г. 2½-дм. патронныя пушки системы Барановскаго. Для дѣйствія на берегу означенными пушками выработаны особые лафеты, а также телѣжки для перевозки пушечныхъ патроновъ. Орудія эти устанавливаются, кромѣ того, и по бортамъ судовъ на особыхъ гидравлическихъ станкахъ.

Въ дѣлѣ изготовленія станковъ къ орудіямъ всѣхъ калибровъ достигнуты весьма значительные успѣхи. Съ примѣненіемъ къ станкамъ механическихъ приспособленій и гидравлической силы, дѣйствіе орудіями весьма облегчено, быстрота артиллерійскаго огня увеличена и дѣйствіе отдачи смягчено. Кромѣ того, оказалось возможнымъ сократить число прислуги у орудій.

Изготовленіе станковъ для орудій большихъ калибровъ (12″ и 10″) поручалось тремъ заводамъ

Обуховскому, Путиловскому и С.-Петербургскому, по конкуренціи и въ зависимости отъ заявленныхъ сроковъ на поставку станковъ.—Благодаря принятымъ мѣрамъ Морское вѣдомство было гарантировано въ этомъ дѣлѣ отъ иностранной зависимости. Лишь для ознакомленія съ новыми образцами, были пріобрѣтаемы заграницей нѣкоторые станки. Затѣмъ, изготовленіе станковъ для орудій меньшихъ калибровъ было сосредоточено, за небольшимъ исключеніемъ, на Обуховскомъ заводѣ.

Принятіе для вооруженія судовъ и береговыхъ крѣпостей длинныхъ орудій, а также гидравлическихъ станковъ къ нимъ, потребовало значительнаго увеличенія механическихъ средствъ Обуховскаго завода и устройствъ для нихъ зданій. Заводъ, между прочимъ, для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ большихъ орудій и вообще тяжестей вѣсомъ до *ста* тоннъ построилъ особыя спеціальныя платформы и соединился рельсовымъ путемъ съ Николаевскою желѣзною дорогою. — Расширеніе завода потребовало весьма большихъ расходовъ, а именно съ 1 мая 1881 г. по 1 мая 1894 г., Обуховскимъ заводомъ употреблено на постройку новыхъ зданій и сооруженій и на пріобрѣтеніе механизмовъ и механическихъ станковъ 4.260,856 руб.

Не смотря, однако, на столь громадныя затраты, средства Обуховскаго завода нельзя было признать

достаточными для своевременнаго удовлетворенія выяснившихся уже потребностей Морского и Военнаго вѣдомствъ. — Дѣйствительно, въ ближайшіе годы благополучнаго царствованія Вашего Императорскаго Величества, заводомъ вновь произведены значительныя затраты для срочнаго изготовленія орудій на вооруженіе судовъ по программѣ усиленнаго судостроенія.

Въ обозрѣваемый періодъ были достигнуты весьма утѣшительные результаты также и въ дѣлѣ изготовленія предметовъ боевого «снабженія», какъ-то: пороха, снарядовъ, патроновъ и разныхъ огнестрѣльныхъ припасовъ. — Тѣмъ не менѣе, снабженіе судовъ флота порохомъ находилось въ означенный періодъ въ переходномъ состояніи. — Нѣкоторыя суда были снабжены чернымъ призматическимъ порохомъ, другія—бурымъ. Сформированіе комплекта бездымнаго пороха для морскихъ орудій не могло быть осуществлено сообразно съ дѣйствительною въ немъ потребностью. Типы пушечнаго пороха еще не были установлены окончательно ни въ одномъ изъ европейскихъ государствъ и дѣлать значительныя затраты собственно на заготовленіе бездымнаго пороха неустойчивыхъ образцовъ Морское министерство остерегалось. Поэтому Министерство предварительно расширило производительность своего пироксилиноваго завода устрой-

ствомъ при немъ особаго отдѣленія для выдѣлки пироколлодія и мастерскихъ для выдѣлки изъ него образцовъ бездымнаго пороха къ морскимъ орудіямъ всѣхъ калибровъ. Къ изготовленію пороха въ означенномъ пироколлодійномъ отдѣленіи и мастерскихъ было приступлено въ 1894 г. Но самые боевые запасы бездымнаго пороха было предположено сформировать при содѣйствіи охтенскихъ пороховыхъ заводовъ Военнаго вѣдомства и по взаимному соглашенію обоихъ вѣдомствъ.

Для обстоятельнаго же научнаго изслѣдованія пороха и взрывчатыхъ веществъ, согласно Высочайше утвержденнаго 14 іюля 1891 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, Министерствомъ была устроена научно-техническая лабораторія. Руководство работами лабораторіи было возложено на заслуженнаго профессора Тайн. Сов. Менделѣева.

Выдѣлка дымныхъ пороховъ на заводахъ Артиллерійскаго вѣдомства прекращена около 10 лѣтъ тому назадъ, и всѣ сорта дымныхъ пороховъ, требующіеся для зарядовъ къ мелкимъ морскимъ орудіямъ прежняго типа и для снаряженія чугунныхъ снарядовъ, какъ напр., крупнозернистый, артиллерійскій, крупноохотничій, новоружейный графитованный пороха—пріобрѣтались, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, отъ частнаго Шлиссельбургскаго завода.

Для того, чтобы воспользоваться всѣми преимуществами длинныхъ орудій въ боевомъ отношеніи, къ нимъ потребовались усиленные пороховые заряды и чрезвычайно высокихъ качествъ снаряды. Безъ этихъ качествъ снаряды не могли выдерживать давленія газовъ въ каналѣ орудія. Пришли къ заключенію, что лишь тѣ снаряды могутъ считаться надежными, которые выдержатъ безъ деформаціи стрѣльбу при давленіи 3000 атм. на дно канала. Только при увѣренности, что снаряды выдержатъ это давленіе, было признано возможнымъ допускать на службу снаряженныя бомбы. Установленіе на нашихъ заводахъ валовой выдѣлки разнаго рода снарядовъ вполнѣ надежныхъ качествъ потребовало много времени и чрезвычайныхъ усилій,—техническихъ и денежныхъ. Поэтому сформированіе даже перваго боевого комплекта снарядовъ не могло въ минувшее царствованіе осуществиться сообразно съ дѣйствительною потребностью.

Независимо отъ стальныхъ *бронебойныхъ* снарядовъ, *чугунныхъ* бомбъ и *картечи*, послѣ ряда испытаній, было рѣшено изготовлять валовымъ способомъ *фугасныя* стальныя бомбы, назначаемыя для дѣйствія по землянымъ и каменнымъ сооруженіямъ и по судамъ со слабою бронею, а также *сегментные* снаряды для стрѣльбы по миноносцамъ, по судамъ, устраивающимъ или вылавливающимъ

*

минныя загражденія и по судамъ съ открытыми палубами. — Первыя валовыя партіи фугасныхъ бомбъ и сегментныхъ снарядовъ были получены лишь въ 1895 г. Выдѣлка всѣхъ родовъ снарядовъ на отечественныхъ заводахъ вполнѣ обезпечена. — Выдающееся положеніе среди нихъ занимаютъ заводы: казенные — Обуховскій и Пермскій, а изъ частныхъ — Путиловскіе заводы.

Въ дѣлѣ заготовленія разнаго рода трубокъ къ снарядамъ, капсюлей къ нимъ и патроннымъ гильзамъ, гальваническихъ обтюрирующихъ трубокъ и проч. огнестрѣльныхъ припасовъ, Морское министерство много обязано трубочно-инструментальному заводу Артиллерійскаго вѣдомства. Ни одинъ частный заводъ не можетъ работать столь хорошо и дешево эти спеціальные предметы, не имѣющіе примѣненія въ частной промышленности. — Только запальныя трубки для бомбъ, снаряжаемыхъ пироксилиномъ и принадлежности для нихъ изготовлялись до послѣдняго времени заводомъ Барановскаго, много лѣтъ занимавшимся этимъ спеціальнымъ дѣломъ по порученію Морского министерства.

Для снаряженія бомбъ обыкновеннаго и закаленнаго чугуна былъ принятъ новоружейный графитованный порохъ и окончательно выработаны способы снаряженія. — Подробности снаряженія пироксилиномъ стальныхъ 10, 9, 8 и 6″ бронебой-

ныхъ и фугасныхъ бомбъ также выяснены и выработаны въ данный періодъ. Бронебойныя и фугасныя бомбы для 12—дм. и 120 мм. орудій снаряжаются пока ружейнымъ бездымнымъ порохомъ.

Съ введеніемъ на вооруженіе судовъ флота скорострѣльныхъ пушекъ Канэ, было признано необходимымъ обезпечить своевременное полученіе латунныхъ пушечныхъ гильзъ, водворивъ выдѣлку ихъ на Ижорскихъ заводахъ. — Для ознакомленія съ дѣломъ изготовленія гильзъ на иностранныхъ заводахъ и выясненія условій, при которыхъ это дѣло могло быть установлено въ Россіи, была командирована заграницу особая коммисія. — По разсмотрѣніи отчета ея, представилось наиболѣе цѣлесообразнымъ, для водворенія гильзоваго дѣла у насъ, избрать англійскую фирму Армстронгъ и К°, въ виду ея солидности и опытности въ дѣлѣ приготовленія гильзъ для англійскаго правительства. Къ валовой выдѣлкѣ гильзъ было приступлено въ 1895 г. Новое дѣло, однако, не могло обойтись на первыхъ порахъ безъ неудачъ и разнаго рода затрудненій. — Всѣ эти затрудненія сказались въ замедленіи работъ и въ значительномъ количествѣ неудовлетворительныхъ гильзъ.

Жестяныя гильзы со стальными поддонами для патроновъ къ $2^1/_2$ дм. дессантнымъ пушкамъ заказывались исключительно заводу Барановскаго.

Въ виду экономическихъ выгодъ и удобствъ единообразія въ снабженіи ружьями и револьверами командъ флота и сухопутныхъ войскъ, это оружіе пріобрѣталось Морскимъ вѣдомствомъ въ мѣрѣ дѣйствительной надобности отъ Артиллерійскаго вѣдомства. Патронныя же сумы и ремни къ винтовкамъ заготовлялись непосредственно Морскимъ министерствомъ по утвержденнымъ образцамъ.

Изъ устройствъ, выполненныхъ для удобства дѣйствія судовой артиллеріи, нельзя не обратить вниманія на электрическіе приборы для ночной стрѣльбы и приборы для управленія артиллерійскимъ огнемъ.

Вслѣдствіе изолированности батарей, башень и другихъ судовыхъ помѣщеній, отдѣляющихся другъ отъ друга броней, палубами, длинными проходами и корридорами, сигналы на горнѣ и барабанѣ не всегда слышны, или ихъ трудно бываетъ разобрать; переговорныя же трубы, благодаря своей длинѣ, передаютъ разстояніе и приказанія не ясно; кромѣ того, люди, стоящіе по боевому росписанію у этихъ трубъ, не всегда правильно передаютъ тѣ или другія приказанія. Этотъ пробѣлъ боевой готовности судовъ и пополняется примѣненіемъ сигнальныхъ приборовъ Гейслера.

Минное дѣло, также какъ и артиллерійское, непрерывно развивалось въ теченіе всего 14 лѣт-

няго періода.—Разработка тактическаго значенія миннаго вооруженія судовъ и способовъ употребленія минъ въ бою получила въ этотъ періодъ болѣе опредѣленныя основанія. Руководствуясь указаніями опыта, настойчиво и систематично выработывались и изготовлялись болѣе совершенныя мины и аппараты для возможно удобнаго и вѣрнаго дѣйствія ими. Никакихъ новыхъ типовъ минъ введено не было.—Судовое минное снабженіе состояло: а) изъ самодвижущихся минъ Уайтхеда длиною въ 19, 15 и 10 футъ, для вооруженія боевыхъ судовъ, миноносцевъ и большихъ минныхъ катеровъ; б) минъ метательныхъ для снабженія легкихъ паровыхъ катеровъ и нѣкоторыхъ миноносокъ; в) сфероконическихъ и шаровыхъ гальваноударныхъ минъ для защиты стоящихъ на якорѣ судовъ и подступовъ къ временнымъ стратегическимъ пунктамъ, не имѣющимъ минной защиты отъ инженернаго вѣдомства и г) шестовыхъ минъ для взрыва боновъ и вооруженія сторожевыхъ катеровъ, а также для дѣйствія противъ непріятельскихъ миноносокъ и шлюпокъ.

Главный предметъ миннаго снабженія — мины Уайтхеда изготовлялись: на Обуховскомъ заводѣ, въ минной мастерской Николаевскаго порта и на заводѣ Г. А. Лесснеръ.

Вмѣстѣ съ началомъ выдѣлки у насъ минъ Уайтхеда въ значительномъ числѣ, явилась необ-

ходимость въ особыхъ станціяхъ, снабженныхъ аппаратами и приспособленіями для вывѣрки и пристрѣлки минъ, какъ вновь изготовляемыхъ, такъ и ремонтируемыхъ, а также для разработки на практикѣ вопросовъ, относящихся къ усовершенствованію конструкціи и всѣхъ деталей устройства самодвижущихся минъ. Такія станціи устроены въ Кронштадтѣ въ 1886 г. и въ Севастополѣ въ 1887 году.

Выдѣлка метательныхъ и шестовыхъ минъ была установлена исключительно въ кронштадтской и николаевской мастерскихъ.

Корпуса сфероконическихъ и шаровыхъ минъ приготовлялись частными заводами: С.-Петербургскимъ металлическимъ, Л. Нобель и Брянскимъ. Всѣ же принадлежности къ этимъ минамъ изготовлялись въ портовыхъ мастерскихъ, а стальные минрепа на кронштадтскомъ канатномъ заводѣ. Къ минамъ загражденія разработаны приспособленія, дающія возможность правильно устанавливать наибольшее число этихъ минъ въ кратчайшій срокъ, что весьма важно въ военное время для особыхъ судовъ (такъ называемыхъ заградителей), которыя могутъ не только защищать минами свои порта, но и заграждать ими выходы изъ непріятельскихъ портовъ.

Для постановки минъ загражденія въ такихъ мѣстахъ, гдѣ ихъ нельзя ставить съ большого

судна, выработанъ особый плотикъ, составляемый изъ пароваго катера и гребной шлюпки.

Для заряжанія всѣхъ вышеупомянутыхъ минъ употреблялся пироксилинъ, приготовлявшійся на заводѣ, устроенномъ Морскимъ вѣдомствомъ въ С.-Петербургѣ. — На этомъ заводѣ имѣются всѣ приспособленія для изготовленія лекальныхъ зарядовъ для минъ Уайтхеда и метательныхъ.

Ко всѣмъ спусковымъ миннымъ аппаратамъ были примѣнены приспособленія для стрѣльбы порохомъ, какъ добавочное средство къ стрѣльбѣ сжатымъ воздухомъ. — Рѣшено, между прочимъ, изготовлять аппараты французской системы (съ совкомъ), такъ какъ выяснилось, что при скорости хода миноносца болѣе чѣмъ 14 узловъ, стрѣльба изъ аппарата съ совкомъ даетъ отличные результаты, тогда какъ при такой же скорости аппараты прежней конструкціи почти всегда вселяли боязнь за потопленіе мины. Затѣмъ, на всѣхъ спусковыхъ аппаратахъ, какъ для большихъ судовъ, такъ и для миноносцевъ и минныхъ катеровъ рѣшено устраивать приспособленія для производства выстрѣла гальваническимъ путемъ съ мѣста управленія судномъ.

На броненосцахъ позднѣйшей постройки, траверзные аппараты рѣшено было устанавливать за бронею, которая, однако, не представляетъ без-

условной защиты отъ снарядовъ и признано желательнымъ помѣщать такіе аппараты въ подводной части броненосцевъ.— Въ военное время придется дѣйствовать минами съ броненосцевъ, вѣроятно, не въ началѣ сраженія, а послѣ болѣе или менѣе продолжительнаго артиллерійскаго дѣла, и есть основаніе опасаться, что надводные минные аппараты окажутся поврежденными именно тогда, когда въ нихъ встрѣтится надобность и въ самый критическій моментъ боя.— Въ концѣ 1894 г. заводомъ Г. А. Лесснеръ былъ изготовленъ по эскизамъ и описаніямъ, полученнымъ отъ нашего военно-морского агента въ Англіи, первый подводный траверзный аппаратъ, который могъ дѣйствовать при большомъ ходѣ судна.— Затѣмъ, всѣ дальнѣйшія успѣхи въ дѣлѣ проектированія и изготовленія подводныхъ аппаратовъ достигнуты уже послѣ 1894 года.

Въ виду всеобщаго введенія минъ Уайтхеда, оказывающихъ столь разрушительное дѣйствіе на суда, во всѣхъ флотахъ принимаются мѣры къ защитѣ судовъ отъ этихъ минъ помощію подвѣшиванія вокругъ подводной части, на особыхъ выстрѣлахъ, сѣтей изъ стальнаго троса. Но сѣтевое загражденіе требуетъ дальнѣйшей разработки и опытовъ.— Тѣмъ не менѣе сѣтевыми загражденіями были снабжены почти всѣ наши боевыя суда.

Электрическое освѣщеніе на судахъ флота вполнѣ установилось въ разсматриваемый періодъ и составляло уже особую отрасль морского дѣла. Всѣ боевыя суда были снабжены этимъ освѣщеніемъ.

По своему назначенію оно раздѣляется на боевое и палубное. При устройствѣ освѣщенія на кораблѣ было положено въ основаніе приспособленіе освѣщенія къ главнымъ моментамъ судовой жизни, для чего всѣ лампы вводятся въ отдѣльныя цѣпи, называемыя: боевою, ходовою, постоянною и вечернею. — Проводка устраивается такимъ образомъ, что по пробитіи, напримѣръ, боевой тревоги, поворотомъ ручки коммутатора на кораблѣ сразу зажигаются всѣ тѣ лампы, которыя необходимы для боя и на ходу.

Къ разработкѣ проектовъ и затѣмъ установкѣ предметовъ освѣщенія на судахъ, первоначально были привлекаемы частныя фирмы, но затѣмъ было признано болѣе цѣлесообразнымъ всѣ подобныя работы производить средствами портовъ, для чего были учреждены должности электротехниковъ.

Въ ближайшіе годы царствованія Вашего Императорскаго Величества примѣненіе электротехники получило особое развитіе и электродвигатели замѣняютъ уже многіе паровые вспомогательные механизмы.

Обращаясь къ техническимъ средствамъ, которыми Морское вѣдомство располагало за отчетный періодъ для производства сложныхъ судостроительныхъ работъ, считаю необходимымъ повторить, что средства эти не могли быть признаны вполнѣ достаточными. Правда, еще въ царствованіе Государя Императора Александра Николаевича Министерство принимало всѣ мѣры къ прекращенію заказовъ заграницею и къ освобожденію отъ иностранной зависимости въ дѣлѣ постройки и вооруженія судовъ, съ одной стороны путемъ устройства казенныхъ мастерскихъ и съ другой—черезъ вызовъ на новое поприще частной производительности. Благодаря усиленной дѣятельности Министерства въ этомъ направленіи создались элинги, обширныя мастерскія, склады, выписаны были изъ заграницы и установлены многочисленные сложные механизмы и машины, создалась наконецъ цѣлая серія частныхъ желѣзодѣлательныхъ техническихъ и судостроительныхъ заводовъ для службы дѣлу военнаго судостроенія. Но изобрѣтенія и усовершенствованія въ дѣлѣ броненоснаго судостроенія заграницею слѣдовали столь быстро одно за другимъ, что Министерство должно было направить всѣ свои усилія къ постоянному наблюденію за новыми направленіями въ области судостроенія и къ усовершенствованію своихъ мастерскихъ и заводовъ. Вышеприведенные

перечни судовъ, построенныхъ за отчетный періодъ на отечественныхъ заводахъ, показываютъ съ достаточной ясностію, что Морское вѣдомство въ дѣлѣ самостоятельнаго броненоснаго судостроенія не находилось уже въ томъ безпомощномъ положеніи, въ какое было поставлено совершившимся въ шестидесятыхъ годахъ переходомъ къ сооруженію броненоснаго флота. Постройка броненосцевъ въ Россіи производилась вполнѣ уже удовлетворительно, но изъ числа всѣхъ заводовъ наиболѣе служащихъ дѣлу военнаго судостроенія, вооруженія и снабженія судовъ, только Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы составляли съ начала отчетнаго періода полную собственность Морского вѣдомства, а другіе два: Балтійскій судостроительный и Обуховскій сталелитейный продолжали существовать на правахъ частныхъ учрежденій. Конечно, зависимость въ дѣлѣ судостроенія отъ частныхъ заводовъ не могла быть столь же тягостною, какъ отъ заграничныхъ заводчиковъ, но все же и она не могла быть признана явленіемъ вполнѣ нормальнымъ. Поэтому усилія Морского министерства въ періодъ времени съ 1881 г. должны были, по необходимости, направляться къ освобожденію и отъ этой зависимости. Какъ Балтійскій, такъ и Обуховскій заводы возникли при широкой помощи Морского министерства, и существовали благодаря главнымъ образомъ заказамъ со стороны

Морского вѣдомства. Кромѣ того, изъ числа всѣхъ частныхъ предпріятій заводы эти являлись въ дѣлѣ военнаго судостроенія самыми надежными и исправными. Совокупность всѣхъ этихъ обстоятельствъ должна была въ значительной степени содѣйствовать укрѣпленію намѣреній Министерства обратить заводы въ число казенныхъ предпріятій. Пріобрѣтеніе въ собственность Балтійскаго завода облегчалось неудовлетворительнымъ состояніемъ дѣлъ общества, не имѣвшаго своего акціонернаго капитала и большою его задолженностью по полученнымъ въ разное время ссудамъ. Скупивъ въ восьмидесятыхъ годахъ принадлежащія разнымъ лицамъ облигаціи, Министерство сдѣлалось единственнымъ распорядителемъ дѣла и фактическимъ владѣльцемъ Балтійскаго завода, а въ декабрѣ 1893 г. вышло положеніе объ управленіи этимъ заводомъ. Наоборотъ, финансовое положеніе Обуховскаго завода можно было назвать превосходнымъ, почему образовавшаяся частная компанія скупила всѣ находившіяся въ обращеніи паи учредителей, и когда возникъ вопросъ о пріобрѣтеніи завода въ собственность Морского вѣдомства, то оказалось, что владѣльцы такихъ паевъ претендуютъ на принадлежность имъ $^2/_3$ заводскаго имущества, а Морское Министерство располагало лишь $^1/_3$ паевъ, пріобрѣтенныхъ въ 1883 г. отъ наслѣдниковъ одного изъ учредителей

завода. Попытка пріобрѣсти отъ частныхъ владѣльцевъ остальные паи не увѣнчалась успѣхомъ, такъ какъ назначенная ими цѣна 33 т. руб. за каждый пай признана была Комитетомъ министровъ слишкомъ высокою. Между тѣмъ, образованная съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта Обручева, особая коммисія для подробной разработки положенія о будущемъ порядкѣ управленія заводомъ, съ опредѣленіемъ какъ отношеній, въ коихъ заводъ этотъ долженъ находиться къ Морскому министерству, такъ и того участія, которое можетъ быть впредь сохранено за правопреемниками частныхъ учредителей, признала наиболѣе соотвѣтствующимъ видамъ правительства совершенно освободить заводъ отъ участія частныхъ лицъ, а остающуюся еще въ предпріятіи долю ихъ пріобрѣсти путемъ экспропріаціи.

Комитетъ министровъ, по разсмотрѣніи работъ коммисіи согласился съ тѣмъ, что Обуховскій заводъ долженъ находиться въ полномъ и исключительномъ распоряженіи казны и предоставилъ Управляющему Морскимъ министерствомъ принять мѣры къ устраненію тѣхъ препятствій, которыя могли возникнуть въ виду предъявленныхъ частными лицами притязаній на участіе въ предпріятіи и, буде потребуется, испросить, чрезъ Государственный Совѣтъ,

Высочайшее повелѣніе на примѣненіе къ настоящему случаю порядка, установленнаго для отчужденія въ казну имуществъ по распоряженію правительства.

По обсужденіи сего дѣла Государственнымъ Совѣтомъ, 19 ноября того же года послѣдовалъ Высочайшій Его Императорскаго Величества указъ на имя Управляющаго Морскимъ министерствомъ, коимъ повелѣвалось приступить къ обращенію предпріятій Обуховскаго завода въ полное и исключительное распоряженіе казны и въ вознагражденіи частныхъ лицъ, сообразно со свойствомъ и мѣрою участія, какое въ семъ предпріятіи можетъ быть за ними признано, поступить на основаніи существующихъ узаконеній объ отчужденіи частной собственности для государственной надобности.

Во исполненіе сего указа была образована установленная закономъ коммисія для описи завода и отвода его въ казну, по постановленію которой заводъ признанъ былъ поступившимъ въ полное распоряженіе правительства съ 1 февраля 1886 г. и тогда же введено было въ дѣйствіе составленное коммисіею генералъ-адъютанта Обручева Высочайше утвержденное «положеніе объ управленіи казеннымъ Обуховскимъ заводомъ».

Разсчетъ же съ частными лицами былъ вполнѣ оконченъ къ 1 августа 1890 г. и заводъ совершенно освобожденъ отъ ихъ участія.

Съ развитіемъ военнаго флота неизбѣжно должно было послѣдовать также увеличеніе портовыхъ сооруженій и средствъ въ главнѣйшихъ нашихъ портахъ, въ видахъ приведенія ихъ къ должному соотвѣтствію съ возраставшими нуждами флота. Поэтому отчетный періодъ особенно богатъ произведенными строительными работами, выразившимися съ одной стороны въ устройствѣ одного новаго и въ полномъ оборудованіи всѣхъ старыхъ портовъ. Уже одно простое перечисленіе такихъ работъ оказалось бы слишкомъ длиннымъ, почему въ настоящемъ обзорѣ приводятся лишь краткія свѣдѣнія о главнѣйшихъ работахъ, или законченныхъ, или предпринятыхъ за приснопамятное царствованіе въ Бозѣ почивающаго Государя. Означенныя работы, по степени ихъ важности и для удобства обозрѣнія, можно раздѣлить на слѣдующія предметныя группы: 1) сооруженіе новаго порта въ г. Либавѣ, названнаго по Высочайшему Вашего Императорскаго Величества повелѣнію 5 декабря 1894 г. именемъ его Великаго Основателя — «Портомъ Императора Александра III»; 2) сооруженіе новыхъ плавучихъ и сухихъ доковъ; 3) элинговъ, и 4) приведеніе въ порядокъ гаваней и рейдовъ въ Кронштадтѣ.

1) Вопросъ объ устройствѣ для флота незамерзающаго порта въ Балтійскомъ морѣ, взамѣнъ

обладающаго значительными недостатками по своему мѣстоположенію Кронштадта, поднимался еще Императоромъ Петромъ Великимъ, но работы по сооруженію такого порта требовали большихъ затратъ, совсѣмъ не соотвѣтствовавшихъ современному морскому положенію Россіи въ семьѣ другихъ государствъ, такъ какъ мы имѣли въ то время на Балтійскомъ морѣ только одного серьезнаго противника въ лицѣ Швеціи. Поэтому самая мысль объ устройствѣ передового незамерзающаго порта въ Балтійскомъ морѣ была мало по малу оставлена, и вопросъ этотъ не возбуждался съ Екатерининскихъ временъ вплоть до конца пятидесятыхъ годовъ настоящаго столѣтія. Появленіе въ Балтійскомъ морѣ, во время Крымской кампаніи, союзнаго англо-французскаго флота опять напомнило о необходимости пріисканія для нашего флота новаго передового порта, открытаго во всякое время года. Тотчасъ по окончаніи кампаніи были произведены техническія изслѣдованія въ мѣстности, извѣстной при Императорѣ Петрѣ Великомъ подъ наименованіемъ Рогервигской бухты и позднѣе — Балтійскаго порта, но изысканія эти только окончательно убѣдили въ трудности и дороговизнѣ сооруженій, необходимыхъ для образованія тамъ безопасной отъ бомбардированія современными орудіями стоянки судовъ. Поэтому, въ періодъ времени отъ

1860 до 1888 г. включительно, предпринятъ былъ цѣлый рядъ поѣздокъ, полевыхъ и морскихъ, командировокъ отдѣльныхъ лицъ и цѣлыхъ коммисій, для стратегическаго и тактическаго обозрѣній нашихъ морскихъ береговъ отъ Балтійскаго порта до германской границы и для окончательнаго выбора мѣстности подъ устройство незамерзающаго порта. Всѣ эти изысканія составили начало болѣе прочныхъ основаній для дальнѣйшаго разумнаго веденія грандіознаго дѣла, окончательно разрѣшеннаго въ положительномъ смыслѣ лишь въ 1889 г., когда стало очевиднымъ, что ни Виндава, на которую указывало Министерство путей сообщенія, ни Моонъ-Зундъ, на выборѣ котораго останавливалось Военное министерство, не представляютъ такихъ удобствъ для сооруженія новаго порта, какъ Либавскій рейдъ.

Къ подготовительнымъ работамъ по постройкѣ порта, по окончательной разработкѣ его проекта съ технической стороны, приступлено было въ 1890 г., а закладка состоялась въ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества присутствіи въ незабвенный для флота день 12 августа 1893 года. Сооруженіе военнаго порта въ г. Либавѣ, составляетъ, наравнѣ съ совершившимся въ 1886 г. возрожденіемъ черноморскаго флота, одну изъ самыхъ блистательныхъ страницъ исторіи мирнаго развитія морскихъ силъ Россіи.

*

Изъ числа работъ по сооруженію порта при жизни Державнаго его Основателя были закончены работы по устройству моловъ и волнолома въ аванпортѣ и кромѣ того произведена довольно значительная часть работъ по углубленію аванпорта, входнаго въ него фарватера въ открытомъ морѣ и по прорытію канала къ портовымъ бассейнамъ.

2) Въ числѣ доковъ, сооруженныхъ въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Государя, представляется необходимымъ прежде всего упомянуть о гидравлическомъ плавучемъ докѣ, заказанномъ для Владивостокскаго порта англійскимъ инженерамъ Кларкъ и Станфильдъ, съ обязательствомъ доставить докъ къ мѣсту назначенія въ разобранномъ видѣ; установка же его во Владивостокѣ, по условію, должна была производиться средствами порта, подъ наблюденіемъ русскаго инженера. Докъ оконченъ постройкою къ 1885 г. При длинѣ въ 305 ф., онъ имѣетъ силу, достаточную для подъема судовъ въ 8400 тон. водоизмѣщенія.

Вслѣдствіе состоявшагося въ 1882 г. окончательнаго рѣшенія построить для черноморскаго флота 6 броненосцевъ, около 10.000 тон. водоизмѣщенія каждый, являлась необходимость позаботиться одновременно объ изготовленіи дока такихъ размѣровъ, которые соотвѣтствовали бы величинѣ проектированныхъ судовъ, такъ какъ имѣвшійся

въ Севастополѣ съ 1880 г. гидравлическій плавучій докъ могъ принимать на свои понтоны суда только до 5500 тон. водоизмѣщенія. Передѣлка же плавучаго дока до возможности держать суда до 10 тысячъ тон. требовала большихъ затратъ. Поэтому съ осени 1882 г. Министерство предпочло приступить къ постройкѣ новаго сухого дока, общеупотребительной въ европейскихъ и американскихъ портахъ системы, на мѣстѣ доковъ, разрушенныхъ въ Крымскую войну. Постройка новаго дока была закончена въ апрѣлѣ 1886 г.; освященіе же его послѣдовало въ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества присутствіи 6 мая того же года. Новый докъ, наименованный Александровскимъ имѣетъ 615 футъ длины, 123½ ширины, при входной ширинѣ въ 85 футъ и длинѣ по флютбету 476½ футъ. Входъ въ него запирается металлическимъ, катающимся по рельсамъ, затворомъ. Желѣзныя и стальныя части дока оцинкованы, въ предупрежденіе ржавчины. Отливъ воды производится двумя центробѣжными помпами въ теченіи 8½ часовъ, заполняется же докъ водою въ теченіи лишь 5 часовъ. Глубина на внутреннемъ порогѣ 27 и наружномъ 28 футовъ.

Упомянутый выше, находившійся въ распоряженіи Владивостокскаго порта гидравлическій плавучій докъ, расчитанный на подъемъ судовъ до

8400 тон. водоизмѣщенія, точно также не могъ удовлетворять потребностямъ самыхъ большихъ судовъ тихоокеанской эскадры. Пользованіе же, въ случаѣ надобности, доками въ ближайшихъ иностранныхъ портахъ всегда было сопряжено съ большими издержками и тратою времени, а въ военное время едва-ли бы могло оказаться возможнымъ. Для устраненія такихъ неудобствъ, было рѣшено построить во Владивостокѣ новый сухой докъ по образцу севастопольскаго, но меньшихъ размѣровъ. Работы по сооруженію этого дока были начаты въ 1890 г., закладка же его послѣдовала въ Высочайшемъ Вашего Императорскаго Величества присутствіи 18 мая 1891 г., съ присвоеніемъ ему Вашего Августѣйшаго Имени—Цесаревича Николая. Во время исполненія работъ выяснилась необходимость увеличить размѣры сооружаемаго дока по длинѣ на 50, ширинѣ при входѣ на 5 и глубинѣ на 1½ фут., въ видахъ возможности помѣщенія въ немъ самыхъ большихъ океанскихъ крейсеровъ, типа «Рюрикъ», оканчивавшагося къ этому времени постройкою. Высочайшее соизволеніе на осуществленіе этого предположенія послѣдовало 1 ноября 1893 г. Докъ оконченъ сооруженіемъ и освященъ въ 1897 году. Длина его вверху 600 и по киль-блокамъ 550 фут., ширина по верху—110, при входѣ 90 футъ и глубина, на порогѣ, 30 ф.

Засимъ, въ 1892 г. было приступлено къ сооруженію сухого дока въ Кронштадтскомъ портѣ, рядомъ съ Константиновскимъ. Докъ этотъ, наименованный Александровскимъ, одинаковой длины съ Владивостокскимъ Цесаревича Николая докомъ, имѣетъ ширину 85 и глубину на порогѣ 27 футъ. Окончаніе его постройки послѣдовало въ октябрѣ 1896 г.

Наконецъ въ 1893 г. начаты были работы по сооруженію второго сухого дока въ Севастополѣ, рядомъ съ Алексѣевскимъ, длиною въ 555 и шириною въ 85 фут. при глубинѣ въ 30 фут.

3) Число элинговъ для постройки броненосныхъ судовъ у насъ вообще было недостаточно, и кромѣ того существовавшіе элинги, по размѣрамъ своимъ, не соотвѣтствовали уже дѣлу сооруженія громадныхъ по водоизмѣщенію судовъ. Поэтому за отчетный періодъ, съ Высочайшаго соизволенія, построены въ С.-Петербургѣ три большихъ элинга, для сооруженія броненосцевъ до 14000 тон., — въ Новомъ адмиралтействѣ, на Галерномъ островкѣ и на Балтійскомъ заводѣ. Первые два элинга одинаковой величины — длиною 409, шириною 88 и высотою 71 футъ, а послѣдній — длиною въ 527, шириною въ 92 и высотою 90 футъ. Вслѣдъ за окончаніемъ построекъ перечисленныхъ элинговъ въ нихъ были заложены гиганты Русскаго флота, эскадренные

броненосцы: «Петропавловскъ», «Полтава» и крейсеръ I ранга «Россія».

Элингъ Николаевскаго адмиралтейства также не удовлетворялъ требованіямъ постройки большихъ броненосцевъ, почему въ 1884 г. было признано необходимымъ удлинить его до требующихся размѣровъ, передѣлать дамбы съ подводнымъ фундаментомъ и устроить перемычки. Означенныя работы продолжались два года.

4) Къ числу капитальныхъ строительныхъ работъ, законченныхъ въ обозрѣваемый періодъ времени, относится также перестройка ветхихъ деревянныхъ стѣнокъ, ограждающихъ кронштадтскія гавани. Постройка взамѣнъ ихъ новыхъ каменныхъ стѣнокъ, начатая еще въ 1874 г., производилась въ размѣрѣ финансовыхъ на эти работы ассигнованій и была закончена лишь въ 1892 г., причемъ стоимость сооруженія опредѣлилась въ 4 милліона рублей. Одновременно съ постройкою стѣнокъ, казенными средствами углублена самая гавань и кромѣ того установленъ новый 150—тонный кранъ, построенный въ Англіи. Означенныя работы значительно улучшили состояніе Кронштадтскаго порта, въ чемъ онъ крайне нуждался.

III. Плаваніе судовъ.

Лучшею школою для морского образованія офицеровъ и командъ всегда признавались плаванія, которыя въ то же время служили отличнымъ средствомъ и для провѣрки самаго качества судовъ. Въ силу такого убѣжденія Морское министерство должно было принять всѣ мѣры къ возможно большему развитію, какъ внутренняго, такъ и заграничнаго плаваній, не останавливаясь предъ значительностію на нихъ денежныхъ затратъ. За весь отчетный періодъ затраты эти выразились огромною цифрою,—свыше 75 милл. руб., — но ихъ по справедливости можно назвать самыми производительными для боевой готовности флота. Плаванія сообщали жизнь нашему флоту, содѣйствовали пріобрѣтенію офицерами и командами истинно морского духа, въ которыхъ мощь и главная сила каждаго военнаго флота.

Въ особенности для сего полезными признавались заграничныя плаванія, доставляющія неоцѣнимый запасъ самыхъ разнообразныхъ свѣдѣній по всѣмъ отраслямъ морского дѣла. Они же служили неизмѣннымъ факторомъ къ подъему въ русскихъ морякахъ духа соревнованія и народной гордости.

Не смотря на всѣ невзгоды дальнихъ плаваній и сопряженныхъ съ ними лишеній и опасностей,

назначенія въ дальнія плаванія принимались и принимаются нашими моряками всегда съ большою охотою, и уже одно это обстоятельство служило вѣрнымъ ручательствомъ, что изъ плаваній извлекается вся возможная польза. И дѣйствительно, представляемыя начальниками эскадръ и командирами судовъ свѣдѣнія о состояніи морского дѣла въ иностранныхъ флотахъ, о колоніяхъ и портахъ другихъ державъ, степени ихъ важности въ стратегическомъ, торговомъ и другихъ отношеніяхъ, о средствахъ защиты естественной и искусственной, средствахъ къ исправленію и снабженію судовъ, и вообще всѣ статистическія данныя по частямъ морской, торговой и военной служатъ блестящимъ подтвержденіемъ производительности и пользы заграничныхъ плаваній.

Въ періодъ времени съ 1881 по 1895 г. въ заграничномъ плаваніи, ближнемъ и дальнемъ, находилось «308» судовъ, считая плаваніе судна въ каждомъ отдѣльномъ году за отдѣльное судно, а именно:

Эскадренныхъ броненосцевъ . . .	2
Минныхъ крейсеровъ.	2
Портовыхъ судовъ	1
Крейсеровъ	41
Катеровъ.	14

Корветовъ	22
Клиперовъ	75
Фрегатовъ	39
Императорскихъ яхтъ	4
Парусныхъ яхтъ	1
Пароходовъ.	11
Транспортовъ	2
Канонерскихъ лодокъ.	54
Миноносцевъ	11
Шхунъ	29
Итого	308

На этихъ судахъ перебывало въ плаваніи:

Офицеровъ	4972
Нижнихъ чиновъ	61679

Что составляетъ въ отношеніи къ числу всѣхъ, находившихся въ плаваніяхъ:

Офицеровъ	22,08%
Нижнихъ чиновъ	22,8%

Главною и лучшею школою для морского образованія офицеровъ и нижнихъ чиновъ продолжали считаться плаванія въ водахъ Тихаго океана. За отчетный періодъ въ этихъ послѣднихъ плаваніяхъ

перебывало 3283 офицера и 42,097 нижнихъ чиновъ. Засимъ въ Средиземномъ морѣ за время съ 1881 по 1895 г. плавало 1362 офицера и 15,036 нижнихъ чиновъ и въ Атлантическомъ океанѣ 327 офицеровъ и 4516 нижнихъ чиновъ.

Плаванія въ Атлантическомъ океанѣ начались собственно въ кампанію 1889 г. Въ этомъ году были посланы въ Атлантическій океанъ: въ трехмѣсячное крейсерство—фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», на которомъ, въ чинѣ мичмана, плавалъ Его Императорское Высочество, въ Бозѣ почивающій Августѣйшій Братъ Вашего Императорскаго Величества Великій Князь Георгій Александровичъ, и въ годовое плаваніе—фрегатъ «召Мининъ», съ новобранцами послѣдняго призыва. Въ 1893 г., по случаю Чикагской выставки, въ Америку отправилась, по Высочайшему повелѣнію, цѣлая эскадра, въ составѣ 5 броненосныхъ судовъ, съ 182 офицерами и 2472 нижними чинами, гдѣ и пробыла до конца іюля. Всѣмъ памятно то благопріятное впечатлѣніе, которое произвела на американцевъ молодецкая выправка нашихъ матросовъ, ихъ бравый видъ. Всѣ суда эскадры, за исключеніемъ крейсера «Дмитрій Донской», вернувшагося въ Кронштадтъ, и крейсера «Генералъ-Адмиралъ», ушедшаго въ практическое плаваніе съ квартирмейстерами по Атлантическому океану, пошли изъ

Америки въ Кадиксъ, на соединеніе съ крейсеромъ «Память Азова» и для поступленія въ эскадру Средиземнаго моря. Съ этого времени крейсеръ «Генералъ-Адмиралъ» ежегодно посылался въ девятимѣсячное плаваніе по Атлантическому океану съ квартирмейстерами.

Судовой составъ эскадръ, плавающихъ въ Тихомъ океанѣ, ежегодно мѣнялся, въ цѣляхъ ознакомленія возможно большаго числа офицеровъ и нижнихъ чиновъ съ водами, омывающими Дальній востокъ, имѣющій для насъ особо важное значеніе. Время съ 1 мая по 1 октября эскадры проводили у нашего побережья, занимаясь ученьями, которыхъ нельзя производить въ иностранныхъ портахъ, знакомясь съ нашими бухтами и заливами и исполняя во Владивостокѣ всѣ дефектныя работы, остальное же время года проводили въ портахъ Японіи и Китая и обязательно посѣщали Ханькоу и Фучоу,—мѣста наиболѣе крупной торговли чаемъ.

Изъ заграничныхъ плаваній, совершенныхъ нашими судами за отчетный періодъ, собственно въ водахъ Тихаго океана, особенно памятно плаваніе съ Особою Вашего Императорскаго Величества въ 1890 году. Вступленіе Ваше, въ бытность Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, на эскадру для дальняго плаванія, съ цѣлью ознакомленія съ отдаленнѣйшими краями нашего обширнаго отечества,

Морскимъ вѣдомствомъ было принято за знакъ особаго къ флоту довѣрія со стороны въ Бозѣ почивающаго Августѣйшаго Родителя Вашего и навсегда останется незабвеннымъ въ сердцахъ русскихъ моряковъ.

Почти съ самаго начала настоящаго отчетнаго періода плаваніе тихоокеанской эскадры пополнилось новою задачею: оберегать отечественные морскіе промыслы отъ иностранныхъ хищническихъ судовъ въ нашихъ водахъ Тихаго океана, у побережья Сахалина, Камчатки и Командорскихъ острововъ, для чего ежегодно назначалось по одному клиперу. Эти плаванія на крайнемъ сѣверѣ, на судахъ, не приспособленныхъ къ нимъ, всегда были очень трудны, и только экстренныя мѣры, принимавшіяся Морскимъ министерствомъ къ снабженію командъ теплыми полушубками, къ приспособленію жилыхъ палубъ, для возможной защиты судового экипажа отъ холодныхъ и сырыхъ погодъ, и т. п., предохраняли команды отъ общихъ простудныхъ заболѣваній. Не смотря на суровость климата и вообще тяжелую обстановку плаваній подъ сѣверными широтами, здоровье командъ, въ общемъ, за весь отчетный періодъ оставалось удовлетворительнымъ. Дѣятельность клиперовъ выразилась конфискаціею 12 англійскихъ и американскихъ хищническихъ шхунъ, съ большимъ количествомъ котиковыхъ

шкуръ. Хотя правильность захвата нѣкоторыхъ изъ конфискованныхъ судовъ оспаривается и по настоящее время ихъ владѣльцами и по нѣкоторымъ, дѣйствительно сомнительнымъ, случаямъ оказалось необходимымъ даже удовлетворить предъявленныя претензіи, все же нельзя не признать, что цѣль охраны уже въ значительной степени достигнута, такъ какъ нынѣ случаи посѣщенія иностранными шхунами нашихъ морскихъ промысловъ для недозволенной хищнической дѣятельности повторяются все рѣже.

За отчетный періодъ Морское вѣдомство имѣло несчастіе потерять въ водахъ Тихаго океана крейсеръ I ранга «Витязь», подъ командою Кап. 1 р. Зарина, получившій значительныя поврежденія въ подводной своей части вслѣдствіе удара о гряду камней у входа въ портъ Лазаревъ, не показанныхъ на картѣ. Не смотря на самыя дѣятельныя работы для съемки крейсера съ гряды, въ которыхъ принимали участіе всѣ суда тихоокеанской эскадры и Владивостокскаго порта, разразившійся 4 іюля 1893 г. штормъ разбилъ крейсеръ волнами. Изъ команды же его никто не погибъ, а равно были свезены съ судна заблаговременно орудія и прочія принадлежности его вооруженія.

Потеря въ людяхъ въ Тихомъ океанѣ имѣла также мѣсто за отчетный періодъ. Въ 1889 г.

погибла, на пути съ Тюленьяго острова, шхуна «Крейсерокъ», на которой возвращались во Владивостокъ офицеръ и 19 нижнихъ чиновъ Сибирскаго экипажа, за окончанiемъ срока въ томъ году караульной службы на Тюленьемъ островѣ. Шхуну «Крейсерокъ», вмѣстѣ съ арестованною ею американскою хищническою шхуною «Роза», на которую, предъ возвращенiемъ во Владивостокъ, была переведена часть команды, захватилъ въ пути сильный вѣтеръ съ туманомъ, вслѣдствiе чего оба судна потеряли другъ друга изъ виду и разбились: «Роза»—у мыса Терпѣнiя, а «Крейсерокъ»—въ Японскомъ морѣ. Послѣднюю шхуну, уже разбитую, выбросило на берегъ о-ва Маумая, въ 15 миляхъ къ югу отъ мыса Соя. Изъ командъ спасся одинъ только квартирмейстеръ со шхуны «Роза». Несчастiе это случилось во второй половинѣ октября,—мѣсяцѣ вообще для плаванiя въ водахъ Тихаго океана неблагопрiятномъ.

Въ Средиземномъ морѣ, за весь отчетный перiодъ, плаванiя судовъ совершались вполнѣ благополучно безъ всякихъ потерь въ личномъ и судовомъ составѣ. Число судовъ, назначавшихся въ плаванiе по этому морю за каждый отдѣльный годъ было весьма различно. За исключенiемъ времени съ 1887 по 1893 г., когда въ Средиземномъ морѣ оставлялось лишь по одному станцiонеру въ Пиреѣ,

наши суда плавали отрядами, въ составѣ отъ 3 до 13 судовъ.

Въ политическомъ отношеніи плаваніе нашихъ судовъ въ заграничныхъ моряхъ также имѣло значеніе. По обстоятельствамъ времени, созданнымъ миролюбіемъ Государя, плаваніе это преслѣдовало мирныя цѣли; Я имѣю здѣсь въ виду отвѣтный визитъ нашей эскадры въ 1893 г. на посѣщеніе Кронштадта французской эскадрою въ іюлѣ 1891 г. Радушный пріемъ и широкое гостепріимство, оказанные нами этой эскадрѣ, вызвали со стороны французской націи проявленіе тѣхъ же чувствъ къ нашимъ морякамъ при посѣщеніи Тулона нашею эскадрою, подъ командою контръ-адмирала (нынѣ вице-адмирала) Авелана. Обмѣнъ визитами, упрочивъ дружественныя отношенія флотовъ обоихъ государствъ, несомнѣнно способствовалъ также и сближенію націй.

Суда, ежегодно посылавшіяся въ плаваніе во внутреннихъ водахъ, имѣли цѣлію, кромѣ исполненія портовой службы и занятій гидрографическими работами, практическое образованіе офицеровъ, воспитанниковъ морскихъ учебныхъ заведеній и нижнихъ чиновъ.

Во внутреннихъ плаваніяхъ за отчетный періодъ находились: въ Балтійскомъ морѣ — практическая эскадра, учебно-артиллерійскій отрядъ, учебно-

минный отрядъ и отрядъ Морского училища; кромѣ того, начиная съ 1882 г., въ шхеры посылалась водолазная партія; въ Черномъ морѣ — практическій отрядъ, а съ 1890 г.—практическая эскадра и минный отрядъ; въ Бѣломъ морѣ, за сокращеніемъ круга дѣятельности Архангельскаго порта и ограниченіемъ ея обязанностями по завѣдыванію лоцмейстерскою и маячною частями, плаваніе судовъ должно было сократиться до минимума. Но за потерею военнаго значенія Архангельскимъ портомъ, Морское Министерство не можетъ прекратить своей дѣятельности въ Бѣломъ морѣ, въ виду необходимости служить интересамъ экономическаго и промышленнаго развитія края, имѣющаго несомнѣнно большую будущность по естественнымъ своимъ богатствамъ. Поэтому плаванія нашихъ судовъ въ Бѣломъ морѣ имѣли не столько военное, сколько государственное значеніе и принесли несомнѣнно громадную пользу. Изъ приводимаго ниже краткаго перечня работъ, плававшей съ 1887 г. въ Бѣломъ морѣ отдѣльной съемки, и судовъ, посылавшихся въ Ледовитый океанъ и къ устьямъ р. Енисея, Вашe Императорское Величество соизволите усмотрѣть, какъ важна была эта дѣятельность для обезопасенія развивающагося тамъ изъ года въ годъ коммерческаго судоходства, рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ.

Дабы не повторяться, Я позволяю себѣ лишь замѣтить, что этими трудами въ значительной степени изучены наши сѣверныя окраины, составлены карты малоизслѣдованныхъ земель и острововъ, а отчетами о плаваніяхъ поднятъ интересъ къ далекимъ окраинамъ европейской Россіи. Кромѣ отдѣльной съемки въ Бѣлое море ежегодно назначались суда для охраны звѣриныхъ и рыбныхъ промысловъ вдоль Мурманскаго побережья. Для извлеченія изъ плаванія этихъ судовъ всей возможной пользы, имъ поручались также разныя гидрографическія работы.

Плаванія судовъ въ Каспійскомъ морѣ сводились за весь отчетный періодъ, по исключительному значенію этого внутренняго бассейна, къ несенію брандвахтенной службы въ Баку и на Астрабадской станціи и къ исполненію лоцмейстерской службы.

Особо широкое развитіе, именно въ цѣляхъ спеціально военной подготовки нашихъ офицеровъ и командъ, получили плаванія, какъ было уже упомянуто, въ Балтійскомъ морѣ. Согласно этой задачѣ въ составъ практической эскадры входили по очереди главнымъ образомъ боевыя суда, назначеніе которыхъ въ военное время вступать въ бой съ непріятелемъ, проникшимъ въ Балтійское море; къ нимъ присоединялись и рангоутныя суда,

*

не имѣющія вполнѣ боевого характера, но особенно полезныя для развитія въ новобранцахъ столь необходимыхъ матросу морскихъ качествъ: ловкости, расторопности и сметливости.

Плаванія практической эскадры въ Балтійскомъ морѣ имѣли и другую задачу,—ознакомить офицеровъ съ райономъ водъ Балтійскаго моря и Финскаго залива. Для изученія этихъ ближайшихъ къ нашему отечеству водъ Морское вѣдомство всегда дѣлало много: мы производили тщательные промѣры глубинъ во всѣхъ направленіяхъ, гдѣ только представлялась возможность предполагать опасность для плавающихъ судовъ нашего флота, изучали теченія, исправляли и пополняли наши мореходныя карты, но все это, къ сожалѣнію, не обезопасило еще нашихъ броненосцевъ отъ аварій въ морѣ, наиболѣе намъ близкомъ и отлично изученномъ. Здѣсь опасности выростаютъ тамъ, гдѣ, казалось бы, ихъ можно было менѣе всего ожидать. При сравнительно еще недавнемъ прошломъ, когда осадка военныхъ судовъ не превышала 22 футъ, Балтійское море, во многихъ своихъ мѣстахъ, считалось вполнѣ безопаснымъ для плаванія. Нынѣ осадка броненосцевъ доходитъ до 29 футъ, и этимъ обстоятельствомъ создаются опасности для плаванія тамъ, гдѣ ихъ прежде не существовало. Балтійское море изобилуетъ такими мѣстами и потому изученіе его

не прекращалось за весь отчетный періодъ. Для изученія же наиболѣе опасныхъ для плаванія мѣстъ — шхеръ, къ практической эскадрѣ присоединяется особый шхерный отрядъ по преимуществу изъ миноносокъ. Благодаря его работамъ, оказалось возможнымъ составить въ 1887 г. атласъ, какъ самыхъ шхеръ, такъ и внѣ-фарватерныхъ путей,—изданіе весьма цѣнное и необходимое въ морскомъ дѣлѣ.

Практическая эскадра Балтійскаго моря начинала кампанію, обыкновенно, въ первыхъ числахъ мая и кончала ее въ первыхъ числахъ сентября. Принявъ все снабженіе отъ порта, эскадра уходила въ Транзундъ, гдѣ производились рейдовыя ученья, а затѣмъ обходила порты Финскаго залива и Балтійскаго моря. Конецъ кампаніи эскадра проводила въ Біорк-э-зундѣ, занимаясь стрѣльбою изъ орудій и минами на якорѣ и на ходу. Упражненія ея въ стрѣльбѣ изъ орудій и прежде производились, по возможности, при условіяхъ настоящаго боя. За отчетный же періодъ Морское министерство впервые примѣнило къ усовершенствованію всѣхъ отдѣловъ морской службы на эскадрѣ новый способъ— маневры.

Маневры эти начались въ кампанію 1883 г. и затѣмъ съ каждымъ годомъ программа ихъ стала развиваться. Маневры 1884—1886 и 1889 г. г.

происходили въ Высочайшемъ присутствіи. Въ составъ практической эскадры назначались суда всѣхъ типовъ, чтобы маневры происходили въ примѣненіи къ дѣйствительно возможнымъ обстоятельствамъ военнаго времени. Въ программы маневровъ входили: нападеніе, самооборона, развѣдочная служба и испытаніе цѣлесообразности размѣщенія береговыхъ укрѣпленій и расположенія крѣпостныхъ орудій. Такъ, между прочимъ, были провѣрены Динамюндскія укрѣпленія, по просьбѣ Военнаго вѣдомства, и укрѣпленія г. Кронштадта.

Мѣстомъ для Высочайшихъ смотровъ балтійскаго броненоснаго флота служилъ обыкновенно кронштадтскій рейдъ и только два раза смотры производились не на кронштадтскомъ рейдѣ: одинъ разъ въ Біорк-э-зундѣ (19 августа 1892 г.) и другой — въ Либавѣ (12 августа 1893 г.). Милостивыя слова одобренія, которыя Его Величеству угодно было выражать флоту при этихъ смотрахъ, равно какъ и на морскихъ маневрахъ, являлись неизмѣннымъ доказательствомъ отеческаго Его попеченія о развитіи морскихъ силъ Россіи, побуждая въ то же время офицеровъ и команды къ дальнѣйшему усовершенствованію въ исполненіи служебнаго долга, къ ревностному изученію всѣхъ отраслей военно-морского дѣла.

Вмѣстѣ съ практической эскадрой въ Балтійскомъ морѣ плавали особые практическіе отряды:

учебно-артиллерійскій, предназначавшійся для обученія офицеровъ артиллерійскаго класса и комендоровъ; учебно-минный — для обученія минныхъ офицеровъ и минеровъ, и отрядъ Морского училища, назначавшійся въ плаваніе на три мѣсяца, кромѣ корабля, плававшаго съ гардемаринами — и обыкновенно назначавшагося на 4-мѣсячную кампанію. Въ 1893 г. гардемарины были росписаны на суда практической эскадры Балтійскаго и Чернаго морей на 3 мѣсяца, а четвертый мѣсяцъ плавали на учебномъ суднѣ «Скобелевъ».

Изъ обстоятельствъ плаванія судовъ въ Балтійскомъ морѣ не могу не упомянуть о крушеніи броненосца береговой обороны «Русалка», случившемся 7 сентября 1893 г. на пути изъ Ревеля въ Гельсингфорсъ. Потеря судна, какъ боевой единицы, для нашего флота не могла имѣть особо важнаго значенія, такъ какъ броненосецъ принадлежалъ къ числу старыхъ судовъ. Чувствительная сторона этого несчастія заключалась въ потерѣ людей — 12 офицеровъ и 165 нижнихъ чиновъ. Отрадно только то, что русское общество горячо приняло къ сердцу постигшую насъ бѣду и щедрыми пожертвованіями, въ которыхъ приняли участіе всѣ сословія, не замедлило обезпечить семьи безвременно погибшихъ моряковъ. Поиски броненосца, какъ извѣстно, не имѣли успѣха, и онъ былъ

исключенъ изъ списка судовъ. Крушеніе это, по справедливости, можно отнести къ тѣмъ печальнымъ случайностямъ въ морѣ, отъ которыхъ не обезпечены въ плаваніи ни одна жизнь, ни одно судно. Примѣры не менѣе ужасныхъ случайностей и аварій за отчетный періодъ имѣли мѣсто во многихъ военныхъ флотахъ. Достаточно вспомнить о гибели французскаго авизо 1 класса «La Bourdonnais» у Мадагаскара, въ 1893 году; англійскаго эскадреннаго броненосца «Victoria» въ Средиземномъ морѣ, во время маневровъ, въ 1893 г.; англійскаго же крейсера III ранга «Serpent», въ Бискайскомъ заливѣ, въ 1890 г., и бразильскаго корвета «Almirante Barroso» въ Красномъ морѣ, въ 1893 г.

Мнѣ съ своей стороны пріятно засвидѣтельствовать, что на ряду съ крушеніями нашихъ судовъ въ Балтійскомъ морѣ и Тихомъ океанѣ, происшедшими не отъ человѣческой воли, за отчетный періодъ были случаи спасенія судовъ и командъ благодаря личному мужеству судовыхъ офицеровъ и хорошей выдержкѣ командъ. Въ этомъ отношеніи достойнымъ упоминанія въ настоящемъ случаѣ представляется спасеніе отъ крушенія, въ маѣ 1885 г., батареи «Кремль» въ Балтійскомъ морѣ. Батарея вышла изъ Кронштадта въ Ревель на соединеніе съ отрядомъ и 29 мая, невдалекѣ отъ Ревельстейнскаго маяка, была захвачена вѣтромъ,

доходившимъ до степени шторма, противъ котораго не имѣла силы выгребать. Тогда командиръ ея, капитанъ 1-го ранга Шамшинъ, привелъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ и подъ гротъ триселемъ и бизанью, съ застопоренною машиною, сталъ держаться въ морѣ. Все 30 мая, и утро 31-го, батарея штормовала въ морѣ, перемѣняя галсы вмѣстѣ съ перемѣняющимся вѣтромъ. Розмахи батареи были очень стремительны, — до 12-ти въ минуту, при кренѣ до 33°; при этомъ вода вливалась въ батарею черезъ шпигаты, лотовыя отверстія и пушечные порта, хотя они и были задраены. При поворотахъ, которые могли дѣлаться только черезъ фордевиндъ, батарея нѣсколько разъ черпала бортами, потерявъ при этомъ два катера. Вода, разбивъ раму надъ машиною, влилась туда и во входной люкъ, скопляясь сперва въ румпельномъ, потомъ въ пятомъ и наконецъ въ четвертомъ отдѣленіяхъ. Были пущены въ ходъ всѣ водоотливныя средства. Утромъ 31-го мая батарея стала на якорь, на глубинѣ 47 саженъ, для осмотра руля, который нельзя было положить. Въ это время четвертое, пятое и румпельное отдѣленія настолько наполнились водою, что корма осѣла до кормовыхъ клюзовъ. Тогда командиръ рѣшилъ, для спасенія команды, выброситься на берегъ. Отклепавъ канатъ у жвака галса, командиръ далъ ходъ машинѣ и

выбросился на берегъ у таможеннаго кордона Войнопе, около Кунда. Грунтъ песокъ, на глубинѣ 24 футъ. Команда была свезена на берегъ вполнѣ благополучно. При помощи спасательнаго общества «Нептунъ», 2-го іюня приступлено было къ выкачиванію воды, а затѣмъ къ стаскиванію батареи помощью фрегата «Князь Пожарскій», и на другой день батарея была на вольной водѣ. Такъ какъ въ батареѣ не было течи, или какого нибудь наружнаго поврежденія, то команда была снова переведена на батарею, которая 6-го іюня сдѣлала самостоятельный переходъ въ Кронштадтъ. По вводѣ въ докъ оказалось, что снесенъ деревянный киль и изъ шельфа по всему борту шли потоки воды.

Командиру батареи, а равно и всѣмъ офицерамъ Его Императорскимъ Величествомъ изъявлено было Монаршее благоволеніе за спасеніе батареи, выполненное съ блестящимъ успѣхомъ и самообладаніемъ; нижнимъ же чинамъ объявлено Царское спасибо и пожаловано: квартирмейстерамъ по три рубля, а рядовымъ по рублю на человѣка.

Плаванія судовъ въ Черномъ морѣ въ первые годы отчетнаго періода не могли принять широкаго развитія по недостатку судового состава. Такъ въ кампанію 1881 г. въ плаваніи по этому морю, — если не считать мелкихъ судовъ, не имѣющихъ боевого значенія, какъ то: колесныхъ пароходовъ, морскихъ

баржъ, барказовъ, катеровъ и проч., — было всего лишь: 1 корветъ, 2 поповки, 2 морскихъ парохода и 4 миноноски. Къ этимъ судамъ въ 1883 г. присоединились 2 миноносца, построенные во Франціи и Англіи, и 1 крейсеръ. Изъ числа означенныхъ судовъ только поповки, крейсеръ и миноносцы представляли собою боевое значеніе, и, очевидно, только плаванія на этихъ судахъ могли признаваться школою требующагося морского образованія. Суда эти составляли упомянутый выше практическій отрядъ Чернаго моря. Но возрожденіе боевого черноморскаго флота, опредѣленное державною волею въ Бозѣ почивающаго Государя уже совершалось. Въ Высочайшемъ Его Величества присутствіи, въ знаменательный день 6 мая 1886 г., состоялся спускъ броненосныхъ кораблей «Чесма» и «Екатерина II». Затѣмъ въ слѣдующемъ году составъ черноморскихъ броненосныхъ судовъ пополнился новымъ кораблемъ «Синопъ» и шестью канонерскими лодками, такъ что въ 1888 году мы были уже въ состояніи послать въ практическое плаваніе вполнѣ современный боевой отрядъ изъ броненосныхъ кораблей и канонерскихъ лодокъ, который формировался потомъ ежегодно. Остальныя суда черноморскаго флота занимали брандвахтенные посты въ Одессѣ, Батумѣ, Керчь-Еникальскомъ каналѣ, производили промѣры и исполняли лоцмей-

стерскія обязанности. Съ 1890 г. въ плаваніе по Черному морю назначалась уже цѣлая эскадра, состоявшая изъ эскадренныхъ броненосцевъ, крейсера, канонерскихъ лодокъ и миноносцевъ, причемъ число плавающихъ офицеровъ и командъ, въ сравненіи съ предыдущимъ 1889 г., возрасло на 25%. Въ послѣдующіе годы численность офицеровъ и нижнихъ чиновъ, плавающихъ въ Черномъ морѣ, продолжала возрастать, вмѣстѣ съ увеличеніемъ численности судового состава и противъ 1890 г. повысилась на 40%.

Наконецъ за отчетный періодъ, благодаря климатическимъ условіямъ Чернаго моря осуществлена мѣра первостепенной важности для обезпеченія боевой готовности нѣкоторой части судовъ этого флота, съ приведеніемъ ихъ въ положеніе вооруженнаго резерва. Первоначально мѣра эта, съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 24 декабря 1890 года, была примѣнена, въ видѣ опыта, на два года, лишь къ эскадреннымъ броненосцамъ, на слѣдующихъ основаніяхъ: ежегодно суда эти вносились въ программу плаванія на 12 мѣсяцевъ, изъ коихъ 4 мѣсяца они находятся въ кампаніи, а 8 мѣсяцевъ — на рейдѣ или въ гавани неразоруженными. Числясь въ послѣднемъ случаѣ судами вооруженнаго резерва, броненосцы содержались въ такой степени готовности, чтобы, по полученіи

приказанія выйти въ море, могли выполнить его въ три дня. Во время состоянія въ такомъ резервѣ, на нихъ назначался сокращенный составъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, съ производствомъ имъ морского довольствія въ половинномъ размѣрѣ. Время службы офицеровъ на судахъ вооруженнаго резерва считается въ морской цензъ въ одну шестую долю, т. е. шесть дней службы засчитывается какъ одинъ день плаванія.

По истеченіи двухъ лѣтъ примѣненія въ видѣ опыта положенія о корабляхъ вооруженнаго резерва, оно получило дальнѣйшее развитіе, заключавшееся въ томъ, что суда этого резерва положено содержать въ такомъ состояніи, чтобы черезъ 12 часовъ по полученіи приказанія они могли выйти въ море, а въ число судовъ резерва предоставлено зачислять не только эскадренные броненосцы, но и крейсера, канонерскія лодки и другія вспомогательныя суда, безъ которыхъ выходъ въ море однихъ броненосцевъ не имѣлъ-бы цѣли. Насколько эскадра была готова къ исполненію приказаній о выходѣ въ море, служитъ отличною иллюстраціею слѣдующій фактъ, относящійся впрочемъ уже ко времени царствованія Вашего Императорскаго Величества и засвидѣтельствованный бывшимъ главнымъ командиромъ черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря, нынѣ членомъ Адмиралтействъ-Совѣта, генералъ-

адъютантомъ Копытовымъ. Получивъ, въ декабрѣ 1896 года, въ 11 часовъ ночи, приказаніе начать кампанію въ 8 часовъ утра, эскадра въ полной боевой готовности подняла флаги и была осмотрѣна главнымъ командиромъ. Все было исполнено безъ всякихъ экстренныхъ распоряженій и усилій. Никакихъ сношеній ни съ портомъ, ни съ адмиралтействомъ не потребовалось.

Увеличеніе плаванія судовъ должно было вызвать усиленную дѣятельность со стороны Министерства къ изученію морей и къ улучшенію маячной и метеорологической частей, съ цѣлью обезопасенія плаваній. Въ этихъ видахъ за отчетный періодъ были произведены въ нашихъ моряхъ слѣдующія гидрографическія работы, систематическія и случайныя, вызывавшіяся стратегическими и торговыми требованіями.

Въ Балтійскомъ морѣ продолжалось изслѣдованіе глубоководныхъ фарватеровъ въ Абоскихъ шхерахъ съ выходами въ море, отъ Гангэудда по направленію къ Утэ и до Або.

Въ финляндскихъ шхерахъ, ежегодно, миноносками и шхерными отрядами, обслѣдовались внѣфарватерные пути для миноносокъ, избирались для нихъ станціи и наблюдательные посты, возобновлялись устроенные въ 70-хъ годахъ створы для плаванія безъ вѣхъ и провѣрялись глубины на банкахъ, лежащихъ около фарватеровъ.

Петергофскій рейдъ постепенно очищался отъ камней, съ цѣлью довести на немъ глубину до 9 футъ, пригодную для небольшихъ Императорскихъ яхтъ.

Около Кронштадта, начатый въ 1881 году, зимній промѣръ со льда, на большомъ рейдѣ, доведенъ былъ къ концу 1894 г. на пять верстъ къ западу отъ Кронштадта. На маломъ рейдѣ и въ гаваняхъ производился провѣрочный промѣръ, послѣ углубленій. На сѣверномъ фарватерѣ обслѣдовался мониторскій каналъ и загражденія, а на восточномъ — ежегодно уничтожалось нѣсколько затонувшихъ грузовыхъ судовъ, засоряющихъ невскую губу.

Въ Рижскомъ заливѣ, съ постройкою Михайловскаго маяка, производилось обслѣдованіе въ ходовыхъ углахъ маяка, причемъ, въ виду оказавшейся узкости прохода, выяснилась потребность иного освѣщенія его, кромѣ огня Михайловскаго маяка.

Въ интересахъ каботажнаго плаванія обслѣдованы мелководные проходы къ Аренсбургу и Пернову, а въ Моон-зундѣ — къ Гапсалю, и кромѣ того вновь изслѣдованъ проливъ Соэлозундъ между островами Эзель и Даго.

У Либавы, въ виду сооруженія военнаго аванпорта, съ 1889 года изслѣдовался либавскій рейдъ, и, для цѣлей Военнаго министерства, начатъ про-

мѣръ береговой полосы на 5 верстъ въ море, къ югу и къ сѣверу отъ Либавы, а вслѣдствіе оказавшагося измѣненія отмелей у курляндскаго побережья, промѣръ у него продолжался къ сѣверу до Рижскаго залива.

Въ Ботническомъ заливѣ, средствами Финляндіи, работы, начатыя съ 1853 года отъ Торнео, за время съ 1881 г. сосредоточивались на изслѣдованіи подходовъ къ городамъ: Николайстадту, Раумо и другимъ, и продольнаго фарватера въ опушкѣ шхеръ. Продолжалось также изслѣдованіе на озерѣ Сайма и другихъ, составляющихъ систему внутреннихъ водъ Финляндіи.

Въ Черномъ морѣ, систематически начатыя въ 1871 году, работы въ сѣверо-западномъ углу моря, доведены были въ 1881 году отъ румынской границы до Перекопа, а къ 1895 г. описанъ весь берегъ Крыма, за исключеніемъ нѣкотораго пространства на южномъ берегу, и кавказскій берегъ описанъ отъ Анапы къ югу, нѣсколько болѣе половины. Въ 1890 и 1891 г. г. производилось изслѣдованіе Чернаго моря, для научныхъ цѣлей, на большихъ глубинахъ, съ драгировкою, опредѣленіемъ удѣльнаго вѣса воды, температуръ на разныхъ глубинахъ и подводныхъ теченій. Въ подобныхъ же работахъ Морское вѣдомство принимало участіе въ экспедиціи Императорскаго Русскаго Географиче-

скаго Общества, въ 1894 году, въ Мраморномъ морѣ.

Въ Азовскомъ морѣ почти закончена опись восточной его половины съ Таганрогскимъ заливомъ.

Въ Восточномъ океанѣ, организованная въ 1880 году, отдѣльная съемка Восточнаго океана, описала почти весь заливъ Петра Великаго, отъ корейской границы до залива «Стрѣлокъ», исключая части восточнаго берега Уссурійскаго залива.

Работы нашихъ судовъ эскадры Тихаго океана оказали значительныя услуги тамошней гидрографіи. Онѣ изслѣдовали корейскій восточный берегъ, отъ нашей границы на 300 миль, произвели промѣры у Командорскихъ острововъ въ Беринговомъ морѣ, описали устье рѣки Анадырь и отъ нея значительную часть камчатскаго берега къ югу.

Въ 1886 году, винтовая лодка «Горностай», въ полномъ вооруженіи, поднялась по рѣкѣ Амуру до Сунгари и такимъ образомъ выяснила возможность плаванія для судовъ этого типа по рѣкѣ Амуру въ половодье. Важныя гидрографическія свѣдѣнія доставлялись также нашими судами о малоизслѣдованныхъ мѣстностяхъ въ иностранныхъ водахъ.

Въ Бѣломъ морѣ, образовавшаяся въ 1887 году отдѣльная съемка описала югозападную и юговосточную части Онежскаго залива, Соловецкіе острова и входы къ городу Кеми, посаду Сороки и въ

Кандалакскомъ заливѣ — къ селеніямъ: Ковда и Порье.

Для облегченія плаванія въ Ледовитомъ океанѣ и къ устью рѣкъ Оби и Енисея, посылавшіеся въ тотъ океанъ крейсеры: «Наѣздникъ» — въ 1893 году и «Вѣстникъ» — въ 1894 году, доставили значительныя данныя для исправленія картъ сѣвернаго побережья европейской Россіи и западнаго берега Новой Земли, а также въ устьѣ рѣки Печоры.

Экспедиція судовъ къ устью Енисея, съ грузомъ для Сибирской желѣзной дороги, въ 1893 году, и организованная въ слѣдующемъ, 1894 году, экспедиція для изслѣдованія входовъ въ рѣки Обь и Енисей и части Карскаго моря дали также драгоцѣнныя свѣдѣнія для исправленія картъ и ознакомили съ плаваніемъ по рѣкѣ Енисею до Енисейска, открывши для входа въ нее фарватеръ для мореходныхъ судовъ.

Въ Каспійскомъ морѣ, законченномъ описью еще въ 1874 году, дѣлались лишь провѣрочные промѣры въ Апшеронскомъ проливѣ, вслѣдствіе измѣненій дна послѣ вулканической дѣятельности, и производились небольшія частныя изслѣдованія, вызываемыя требованіями Военнаго вѣдомства.

Въ Онежскомъ озерѣ, начавшіяся въ 70-хъ годахъ гидрографическія работы и производившіяся затѣмъ изъ года въ годъ, къ 1895 г. совершенно

закончились. Результатомъ ихъ явилось составленіе генеральной и частныхъ картъ озера и лоція его.

Картографія преслѣдовала задачи воспроизводить на картахъ, въ возможно скоромъ времени, тѣ результаты гидрографическихъ работъ, которыя получались ежегодно отъ отдѣльныхъ съемокъ и отдѣльныхъ судовъ, чтобы снабжать суда картами съ послѣдними свѣдѣніями о положеніи нашихъ морей, и кромѣ того, возобновленіемъ гравировки на старыхъ мѣдныхъ доскахъ, старалась издавать карты съ возможною отчетливостью. Большинство вновь изданныхъ за минувшее царствованіе картъ, относится къ Черному и Балтійскому морямъ, а плановъ—къ Восточному и Ледовитому океанамъ, гдѣ воспроизведено вновь большое количество бухтъ и якорныхъ стоянокъ на основаніи новыхъ данныхъ.

Помимо этихъ оригинальныхъ картографическихъ работъ, въ отчетномъ періодѣ было предпринято, и почти закончено, возобновленіе картъ прусскаго побережья, съ новыхъ нѣмецкихъ картъ. Въ общемъ, дѣятельность по картографіи выразилась слѣдующими итогами изданныхъ картъ: вновь издано 174, возобновлено и пополнено 48, исправлено 42000.

Но кромѣ изготовленія картъ нашихъ морей, для снабженія судовъ заграничнаго плаванія, еже-

*

годно производилась зимою разборка и корректура запаса картъ изданія англійскаго адмиралтейства, въ числѣ около 30000 картъ ежегодно.

Изданныя лоціи ежегодно дополнялись новѣйшими свѣдѣніями, въ видѣ отдѣльныхъ прибавленій.

Въ числѣ руководствъ для плаванія, кромѣ ежегодныхъ изданій, какъ «Описаніе маяковъ», «Лоцманскихъ замѣтокъ» и проч., за прошедшее царствованіе изданы слѣдующія новыя книги: Лоціи «Чернаго и Азовскаго морей»; «Русскаго берега Балтійскаго моря»; «Абосскихъ шхеръ», «Моонзунда»; «Руководство для плаванія у прусскихъ, датскихъ и шведскихъ береговъ», въ 5-ти томахъ, въ переводѣ съ нѣмецкаго; «Обзоръ Командорскихъ островов»; «Руководство для чтенія русскихъ и иностранныхъ картъ»; «Таблицы разстояній между портами»; «Списокъ и карты спасательныхъ станцій»; «Сборникъ трактатовъ, относящихся къ военному плаванію»; «Современное морское международное право», въ переводѣ съ нѣмецкаго; оказано содѣйствіе къ изданію сочиненія контръ-адмирала (нынѣ вице-адмирала) Макарова «Витязь и Тихій океанъ», и проч. Въ 1887 г., съ цѣлью распространенія правильныхъ научныхъ свѣдѣній по кораблевожденію, гидрографіи и метеорологіи, предпринято изданіе «Записокъ по гидрографіи», не срочными выпусками, въ которыхъ печатались,

кромѣ статей по вышепоименованнымъ предметамъ, и обработанные журналы метеорологическихъ наблюденій, веденные на судахъ дальняго плаванія.

Улучшенію маячной части много способствовало прежде всего — устройство новыхъ промежуточныхъ маяковъ въ Финскомъ заливѣ, и отчасти въ Черномъ морѣ, и замѣна старыхъ маячныхъ аппаратовъ болѣе сильными по освѣщенію, причемъ масляное и керосиновое освѣщенія на нѣкоторыхъ маякахъ замѣнены электрическимъ, а взамѣнъ паровыхъ двигателей стали вводиться керосиновые, системы русскаго завода (Яковлева), какъ болѣе дешевые и не требующіе особаго ухода. Употреблявшійся для освѣщенія маяковъ американскій керосинъ замѣненъ русскимъ.

Особенное вниманіе по приведенію маячнаго освѣщенія въ состояніе, отвѣчающее требованіямъ безопаснаго мореплаванія, обращено: на Мурманскій берегъ, гдѣ приступлено къ постройкѣ 5 маячныхъ огней 6 разряда, и, кромѣ того, поставлены дневные знаки при входѣ въ Югорскій и Маточкины проливы; на берега Бѣлаго моря, гдѣ, кромѣ постройки новыхъ маяковъ, въ благополучное царствованіе Вашего Императорскаго Величества производится усиленіе освѣщенія существующихъ маяковъ постановкою новыхъ сильныхъ аппаратовъ. По берегамъ же Восточнаго океана было приступлено къ постройкѣ

каменныхъ маяковъ на Крильонѣ, Жонкіерѣ, Клостеръ-Кампѣ, входнаго маяка Императорской гавани и чугуннаго Петропавловскаго маяка въ Камчаткѣ.

Для обезпеченія мореплавателей въ туманное время, въ нашихъ моряхъ установлено было 6 паровыхъ сиренъ, 54 колокола и 9 артиллерійскихъ орудій.

Для огражденія удаленныхъ отъ берега банокъ, установлено 15 желѣзныхъ бакановъ, безпрерывно освѣщающихся бензиномъ, и кромѣ того, у либавскаго аванпорта установленъ паровой винтовой плавучій маякъ, съ электрическимъ освѣщеніемъ, а въ воротахъ аванпорта — 6 входныхъ огней на чугунныхъ канделябрахъ.

Всѣ деревянные маяки и службы замѣнены каменными и нѣкоторыя деревянныя башни-чугунными, какъ напримѣръ Петропавловскаго маяка въ Камчаткѣ.

Кромѣ сего, Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ были произведены опыты и выработанъ типъ для фонарей отличительныхъ судовыхъ огней, удовлетворяющій требованіямъ международныхъ правилъ предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, а также и правиламъ международной по сему предмету конференціи въ Вашингтонѣ.

Въ общемъ, для улучшенія маячной части за отчетный періодъ было построено въ нашихъ моряхъ:

новыхъ береговыхъ маяковъ — 40; плавучихъ — 11; новыхъ башенъ — 15; новыхъ бакановъ — 13; новыхъ знаковъ — 295; возобновлено и переосвѣщено маяковъ — 25, и установлено новыхъ огней — 148.

Что касается, наконецъ, метеорологической части, то дѣятельность ея выразилась въ распространеніи системы штормовыхъ предостереженій на моря: Черное, Азовское и Бѣлое, съ учрежденіемъ новыхъ метеорологическихъ станцій I разряда по берегамъ этихъ морей, въ числѣ 17-ти. Такимъ образомъ общее число ихъ къ 1895 г. составляло уже 47.

Вмѣстѣ съ тѣмъ были обработаны и напечатаны метеорологическія наблюденія, произведенныя на судахъ дальняго плаванія съ 1858 по 1889 г., а также издана новая инструкція для метеорологическихъ наблюденій на судахъ флота.

IV. Распоряженія по управленію Морскимъ вѣдомствомъ.

Предпринятыя Морскимъ вѣдомствомъ мѣры къ улучшенію личнаго строевого состава флота, выразившіяся съ одной стороны въ положеніи о цензѣ, съ другой — въ ознакомленіи офицерскихъ чиновъ со всѣми отраслями морской науки, за исключеніемъ техническихъ спеціальностей — кораблестроеніемъ, управленіемъ механизмами и строительствомъ, не

могли бы еще исчерпать всѣхъ народившихся нуждъ Вѣдомства, безъ коренной перемѣны въ административныхъ его учрежденіяхъ, какъ центральныхъ, такъ и портовыхъ. Къ пересмотру дѣйствовавшихъ по сему предмету законоположеній Морское министерство приступало еще въ 70-хъ годахъ, но предположенія эти не могли быть осуществлены въ виду финансовыхъ затрудненій. Между тѣмъ, въ основѣ организаціи управленія Морскимъ вѣдомствомъ заключались постановленія, изданныя лишь временно и въ видѣ опыта, а именно: Высочайше утвержденное 18 іюня 1867 г. Положеніе, Наказъ 1869 г. и штаты, составленные въ 1860 г. и значительно измѣненные въ 1867 г., но все же оставлявшіе желать многаго со стороны ихъ соотвѣтствія дѣйствительному своему назначенію. Важнѣйшими изъ недостатковъ устройства администраціи представлялись: отсутствіе въ центральномъ управленіи отдѣльныхъ учрежденій, которыя, при надлежащей самостоятельности и отвѣтственности, служили бы органами высшаго морского начальства въ заботахъ, съ одной стороны, о готовности флота въ боевомъ и строевомъ отношеніяхъ, а съ другой — о правильномъ ходѣ кораблестроенія, для содержанія флота въ надлежащемъ составѣ судовъ; неудовлетворительное раздѣленіе завѣдыванія различными отраслями техники военно-морского

дѣла; отсутствіе единства въ управленіи обширнымъ хозяйствомъ Морского вѣдомства, вслѣдствіе перенесенія главныхъ обязанностей по этому предмету на отдѣльные порты и разобщенія ихъ въ портахъ между независимыми одна отъ другой хозяйственными частями, и, наконецъ, неполнота въ опредѣленіи и разграниченіи существа правъ и обязанностей отдѣльныхъ учрежденій и лицъ, входящихъ въ составъ управленія Морскимъ вѣдомствомъ. Высочайшее соизволеніе на образованіе при Морскомъ министерствѣ особой коммисіи для пересмотра дѣйствовавшихъ узаконеній объ организаціи управленія Морскимъ вѣдомствомъ испрошено было въ апрѣлѣ 1882 г., но предпринятыя коммисіею работы, по сложности ихъ, могли быть закончены лишь къ маю 1884 года, не смотря на всѣ мѣры къ скорѣйшему разрѣшенію этого неотложнаго вопроса. Утвержденіе же выработаннаго коммисіею проекта *новаго положенія и штатовъ центральныхъ и портовыхъ управленій,* въ законодательномъ порядкѣ, послѣдовало лишь въ іюнѣ 1885 года.

Новое положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ, введенное въ дѣйствіе съ 1 января 1886 г. заключаетъ постановленія о распредѣленіи предметовъ вѣдѣнія между учрежденіями, а также общія постановленія о правахъ и обязанностяхъ, какъ этихъ учрежденій, такъ и вообще каждаго долж-

ностного лица. Подробныя же правила, вытекающія изъ существа этихъ правъ и обязанностей и составляющія, какъ бы развитіе ихъ въ постановленіяхъ инструкціоннаго свойства, введены въ издававшійся по утвержденіи самого положенія *Наказъ*. Невозможность скораго окончанія работъ по изданію всего наказа и сознаніе необходимости не оставлять долгое время подлежащія учрежденія безъ руководства въ примѣненіи правилъ положенія, уже введеннаго въ дѣйствіе, побудили Морское министерство издавать наказъ по частямъ, по мѣрѣ готовности каждой отдѣльной части. Согласно Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, наказъ не вносился на разсмотрѣніе сего Совѣта, а представлялся на Высочайшее утвержденіе непосредственно по одобреніи каждой части Адмиралтействъ-Совѣтомъ. Такимъ образомъ были Высочайше утверждены: 29 декабря 1886 г. — первая часть наказа, (составляющая собственно наказъ Морскому министерству), 18 августа 1888 г. — первый раздѣлъ (обязанности чиновъ портовыхъ управленій) и 22 января 1890 г. — второй раздѣлъ (общіе порядки веденія портоваго хозяйства) — второй и послѣдней части наказа, составляющей наказъ портовымъ управленіямъ. Всѣ эти постановленія были вводимы въ дѣйствіе вслѣдъ за ихъ утвержденіемъ, и такимъ образомъ

сложная работа по изданію узаконеній, составляющихъ основу и опредѣляющихъ направленіе всей дѣятельности Морского вѣдомства, была совершенно закончена за время царствованія въ Бозѣ почивающаго Государя.

Изданное въ 1885 году положеніе объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ, дѣйствующее и въ настоящее время, имѣетъ лишь ту общую черту съ Положеніемъ 1867 г., что въ основѣ ихъ заключается одно и то же начало—устраненіе излишней централизаціи, заключавшейся въ томъ, что кругъ власти и права второстепенныхъ въ Министерствѣ и въ портахъ начальниковъ были слишкомъ ограничены и не точно опредѣлены, отчего часто маловажные предметы должны были восходить на разрѣшеніе высшей власти. Послѣдствіемъ же сего были: медленность и сложность въ дѣлопроизводствѣ, громадное количество письменнаго труда и медленность производства заготовительныхъ операцій, подчасъ не терпящихъ отлагательства. Но эта основная и вполнѣ справедливая идея разумнаго направленія служебнаго дѣла, учрежденіемъ управленія Морского вѣдомства не была проведена до конца,—многія правила дѣйствовавшаго положенія нарушали ее въ самомъ основаніи. Децентрализація, помимо ускоренія дѣлопроизводства по всѣмъ отраслямъ морского управленія, имѣла другую важную цѣль — съ предостав-

леніемъ отдѣльнымъ учрежденіямъ и лицамъ самостоятельности въ извѣстномъ отношеніи—возложить на нихъ всю отвѣтственность за правильность дѣйствій. Между тѣмъ всѣ дѣла, касающіяся хозяйственной части, по положенію 1867 г. сосредоточивались въ Канцеляріи Морского министерства, и это обстоятельство, снимая отвѣтственность съ подлежащихъ учрежденій Вѣдомства, не создавало, въ то же время, въ центральномъ управленіи органа, отвѣтственнаго за относящіяся къ хозяйственной части распоряженія Министерства, такъ какъ, въ дѣйствительности, обязанности Канцеляріи заключались не въ самостоятельномъ завѣдываніи хозяйствомъ, на которое, между тѣмъ, обращалось около 3/4 всего морского бюджета, а лишь въ докладѣ дѣлъ, веденіи переписки и исполненіи распоряженій Управляющаго Морскимъ министерствомъ и постановленій Адмиралтействъ-Совѣта. Такимъ образомъ, обязанности содержать флотъ въ опредѣленномъ комплектѣ и распредѣлять, сообразно дѣйствительнымъ потребностямъ, кораблестроительныя работы, положеніемъ 1867 г. не возлагались въ полной мѣрѣ ни на центральныя, ни на портовыя управленія.

Образованіе въ Министерствѣ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій, съ его отдѣлами: *Сооруженій*, —для веденія дѣлъ по постройкѣ

и вооруженію судовъ, а также по возведенію зданій и сооруженій, *Заготовленій*, — для завѣдыванія пріобрѣтеніемъ всѣхъ матеріаловъ и припасовъ, необходимыхъ для постройки и ремонта судовъ и зданій, для плаванія судовъ и довольствія командъ, и *Счетнымъ*, — для завѣдыванія спеціально всею счетною частію Морского вѣдомства, — разрѣшило задачу правильнаго хозяйства во флотѣ вполнѣ удовлетворительно.

Съ другой стороны, и по управленію флотомъ въ строевомъ отношеніи въ Морскомъ вѣдомствѣ не было самостоятельнаго и отвѣтственнаго органа, вслѣдствіе того, что обязанности по управленію флотомъ, какъ боевою единицею, положеніемъ 1867 г. остались частію вовсе неопредѣленными, частію же, какъ напр. составленіе программы плаванія судовъ, возлагались на Канцелярію Министерства. Въ устраненіе сего недостатка, еще до осуществленія предположеній по изданію новаго положенія, Морское министерство побуждалось войти со всеподданнѣйшимъ докладомъ о переименованіи Инспекторскаго Департамента Министерства въ Главный Морской Штабъ, въ которомъ сосредоточились всѣ дѣла личнаго строевого состава и обязанности по управленію флотомъ въ боевомъ отношеніи, движеніями судовъ, и всею вообще строевою частію, съ предоставленіемъ начальнику

новаго учрежденія широкихъ правъ непосредственнаго помощника Управляющаго Морскимъ министерствомъ во всемъ, что касается охраненія дисциплины во флотѣ и боевой его готовности. Высочайшее повелѣніе по сему предмету послѣдовало въ 29 день февраля 1882 г., въ именномъ указѣ Правительствующему Сенату.

За послѣдовавшимъ измѣненіемъ въ устройствѣ хозяйственной части въ Морскомъ вѣдомствѣ и за отнесеніемъ къ обязанностямъ Главнаго морского штаба дѣлъ, касающихся инспекторской части, а также составленія программы плаванія, должна была подвергнуться коренному преобразованію Канцелярія Морского министерства. Кругъ обязанностей этого учрежденія, какъ выше упомянуто, былъ слишкомъ разнообразенъ. Помимо дѣлъ инспекторской части, Канцелярія вѣдала всею отчетностію, составляла смѣты и распредѣляла кредиты между различными хозяйственными учрежденіями. Всѣ эти дѣла, по новому положенію, изъяты изъ вѣдѣнія Канцеляріи и сосредоточены въ Главномъ морскомъ штабѣ и Главномъ управленіи кораблестроенія и снабженій. Тѣмъ не менѣе, сохранить Канцелярію въ видѣ отдѣльнаго учрежденія представлялось настоятельно необходимымъ, съ одной стороны — для веденія дѣлъ высшаго въ Морскомъ вѣдомствѣ учрежденія, съ извѣстными по

законодательной части обязанностями — Адмиралтействъ-Совѣта и съ другой — личной переписки Генералъ-Адмирала и Управляющаго Министерствомъ по дѣламъ общимъ, не подлежащимъ вѣдѣнію другихъ учрежденій Министерства. Всѣ эти дѣла, очевидно, требовали отъ учреждаемой на новыхъ началахъ канцеляріи знакомства съ закономъ, для правильнаго доклада дѣлъ Адмиралтействъ-Совѣту, почему къ составу ея было признано полезнымъ присоединить юрисконсультскую часть. Такое устройство придало необходимую полноту личному составу канцеляріи и съ другой — дало возможность, не учреждая новой должности директора канцеляріи, для замѣщенія коей въ такомъ случаѣ было бы необходимо особое лицо съ юридическимъ образованіемъ, воспользоваться для сего существовавшею уже должностью гражданскаго юриста — юрисконсульта Морского министерства. Вмѣстѣ съ тѣмъ, новымъ положеніемъ на канцелярію возложена кодификація морскихъ узаконеній, послѣ упраздненія существовавшаго особаго управленія кодификаціонныхъ работъ, заканчивавшаго къ тому времени изданіе свода узаконеній по Морскому вѣдомству.

Не менѣе чѣмъ хозяйственная и строевая части требовала пересмотра и измѣненія техническая часть морского управленія. Ни въ одной, можетъ

быть, отрасли государственнаго управленія техническія спеціальности не стоятъ въ столь близкомъ между собою соотношеніи, какъ въ Морскомъ вѣдомствѣ. Здѣсь инженерная спеціальность подраздѣляется на три отдѣла: кораблестроеніе, механику и сооруженіе береговыхъ зданій, и артиллерійская на два: вооруженіе судовъ артиллеріею и минами. Изъ этихъ пяти спеціальныхъ отраслей четыре главныя: кораблестроеніе, механика, вооруженіе артиллеріею и минами, имѣя одну общую цѣль — сооруженіе надлежащаго въ боевомъ и морскомъ отношеніи судна, дѣйствуютъ, такимъ образомъ, въ тѣсномъ пространствѣ одного корабля, и предоставленіе каждой изъ указанныхъ спеціальностей совершенной самостоятельности нельзя было признать сколько-нибудь раціональнымъ, такъ какъ корабль, очевидно, окажется негоднымъ, если корпусъ его не будетъ строго соображенъ съ артиллерійскимъ вооруженіемъ, которую судну предназначено носить, и съ машиною, которая будетъ его двигать. Объединеніе всѣхъ перечисленныхъ спеціальностей осуществлено учрежденіемъ по новому положенію Морского Техническаго Комитета, замѣнившаго собою существовавшія прежде: Кораблестроительное и Артиллерійское отдѣленія Техническаго Комитета, Управленіе Главнаго Инженеръ-Механика и Завѣдывающаго минною частью во флотѣ. Что же касается строи-

тельной специальности, то и она въ Морскомъ вѣдомствѣ не должна была составлять совершенно отдѣльную часть, по самому своему назначенію производить, главнымъ образомъ, работы по сооруженію доковъ, элинговъ, кораблестроительныхъ мастерскихъ, пристаней и проч. приспособленій собственно для постройки судовъ. Посему въ 1891 г. послѣдовало упраздненіе Морского Строительнаго Комитета, какъ отдѣльнаго учрежденія, съ образованіемъ при Морскомъ Техническомъ Комитетѣ новой, пятой по счету, Строительной части.

Съ указанными главнѣйшими измѣненіями въ организаціи управленія Морскимъ вѣдомствомъ согласовано и устройство портовыхъ учрежденій. Измѣненіе организаціи этихъ учрежденій составляетъ собственно примѣненіе къ портовымъ управленіямъ общихъ началъ устройства центральныхъ управленій по частямъ: строевой, хозяйственной и технической.

Согласно положенному въ основаніе работъ началу децентрализаціи, новое положеніе усилило власть главныхъ командировъ, предоставило имъ широкія полномочія, какъ въ хозяйственномъ, такъ и, въ особенности, въ воинскомъ отношеніяхъ и точнѣе опредѣлило значеніе главнаго командира, какъ высшаго въ порту административнаго лица и главнаго военно-морского начальника состоящихъ въ

его вѣдѣніи судовъ. Такому возвышенію значенія главныхъ командировъ въ строевомъ отношеніи, помимо предоставленнаго имъ положеніемъ права поднимать на одномъ изъ судовъ въ теченіи 5 мѣсяцевъ свой флагъ, не мало содѣйствуетъ сосредоточеніе всего портового хозяйства въ одномъ учрежденіи— портовой конторѣ, подъ вѣдѣніемъ непосредственныхъ ихъ помощниковъ по этой части — капитана надъ портомъ. Это сосредоточеніе всѣхъ хозяйственныхъ частей портоваго управленія и само по себѣ представлялось существенно полезнымъ, въ виду сознававшейся Морскимъ министерствомъ необходимости соединенія въ однѣхъ рукахъ всѣхъ средствъ по постройкѣ и содержанію судовъ, береговыхъ зданій и сооруженій, а также по продовольствію морскихъ командъ и чиновъ въ портѣ. Кромѣ того, только такое устройство портовыхъ администрацій и могло устранить медленность въ производствѣ хозяйственныхъ дѣлъ и всегда возможныя столкновенія между отдѣльными хозяйственными учрежденіями. Нынѣ этихъ столкновеній быть уже не можетъ, такъ какъ главные техники порта: главный корабельный инженеръ, главный инженеръ-механикъ, главный строитель, портовой артиллеристъ и минеръ, будучи вполнѣ отвѣтственными по ввѣреннымъ имъ частямъ, подчинены въ хозяйственномъ отношеніи всецѣло капитану надъ портомъ.

При введеніи въ дѣйствіе новаго положенія объ управленіи Морскимъ вѣдомствомъ въ составѣ Морского министерства числились: Адмиралтействъ-Совѣтъ, Главный Военно-Морской Судъ, Главный Морской Штабъ, Морской Ученый Комитетъ, Главное Гидрографическое Управленіе, Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій, Морской Техническій Комитетъ, Морской Строительный Комитетъ, Канцелярія Морского Министерства, Главное Военно-Морское Судное Управленіе, Управленіе Главнаго Медицинскаго Инспектора Флота, Отдѣленіе по дѣламъ Эмеритальной кассы Морского вѣдомства и Архивъ Морского Министерства, — 13 учрежденій, а за послѣдовавшимъ въ 1891 году упраздненіемъ: *Морского Ученаго Комитета*, съ распредѣленіемъ его обязанностей между Главнымъ Морскимъ Штабомъ, Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ и Морскимъ Техническимъ Комитетомъ, и *Морского Строительнаго Комитета*,—въ составѣ Министерства осталось 11 учрежденій.

Что касается портовъ, то новымъ положеніемъ было признано необходимымъ, сохранивъ существовавшее подраздѣленіе ихъ на два разряда, отнести къ числу главныхъ портовъ Владивостокъ, въ виду той роли, которую этотъ портъ долженъ былъ играть въ будущемъ, вслѣдствіе развитія нашихъ силъ въ Тихомъ океанѣ. Управленіе главными

портами ввѣрено: Кронштадтскимъ — главному командиру этого порта, Николаевскимъ — главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей, Владивостокскимъ — главному командиру портовъ восточнаго океана и С.-Петербургскимъ — командиру порта.

Число портовъ 2 разряда въ положеніи 1885 г. пополнено двумя портами: Севастопольскимъ и Батумскимъ и въ тоже время упразднено управленіе Архангельскимъ портомъ. Портъ, этотъ въ царствованіе Императора Петра Великаго, числился первоі разряднымъ и дѣйствительно имѣлъ тогда большое значеніе впрочемъ не столько военнаго, сколько кораблестроительнаго порта, потому что изобиловалъ лѣсами, которые употреблялись для постройки нашихъ военныхъ кораблей. Съ постепеннымъ же переходомъ отъ деревяннаго судостроенія къ сооруженію броненосцевъ, Архангельскій портъ долженъ былъ терять и это свое значеніе. Поэтому упраздненіе главнаго Архангельскаго порта послѣдовало еще въ 1862 г., съ оставленіемъ въ немъ лишь гидрографической части и управленія маяками и лоціею. Управленіе означенными частями ограничилось самымъ необходимымъ числомъ чиновъ: капитаномъ надъ портомъ, его помощникомъ, дѣлопроизводителемъ, смотрителемъ казенныхъ зданій и смотрителями маяковъ.

Но и такое упрощенное устройство управленія Архангельскимъ военнымъ портомъ не соотвѣтствовало скромной роли Архангельска. Образованіе въ Бѣломъ морѣ Дирекціи маяковъ и лоціи, взамѣнъ портового управленія, очевидно, наиболѣе соотвѣтствовало тому значенію, которое пріобрѣлъ Архангельскъ со времени прекращенія въ немъ судостроительной дѣятельности. Въ административномъ отношеніи командиры портовъ: Севастопольскаго, Батумскаго и Бакинскаго подчинены были главному командиру черноморскаго флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей, Николаевскаго на Амурѣ — главному командиру портовъ Восточнаго океана, а командиры остальныхъ двухъ портовъ: Свеаборгскаго и Ревельскаго — непосредственно Управляющему Морскимъ министерствомъ.

Разработывавшая новое положеніе коммисія должна была коснуться вопроса объ улучшеніи содержанія служащихъ въ центральныхъ и портовыхъ управленіяхъ, такъ какъ опредѣленные для нихъ штатомъ, дѣйствовавшимъ съ 1860 г., оклады содержанія, за вздорожаніемъ цѣнъ на всѣ жизненныя потребности, оказывались недостаточными, въ особенности по сравненію съ болѣе высокими окладами, установленными позднѣе изданными штатами другихъ вѣдомствъ и главнымъ образомъ Военнаго министерства. Упрощеніе всѣхъ отдѣловъ службы

какъ въ центральныхъ, такъ и въ портовыхъ управленіяхъ, и происшедшее отсюда сокращеніе служебнаго въ нихъ персонала до предѣловъ строгой потребности въ каждомъ служащемъ, дали возможность, не превышая общаго расхода на содержаніе администраціи, опредѣленнаго дѣйствовавшимъ до 1886 г. штатомъ, увеличить большинству служащихъ и годовые оклады содержанія.

Вскорѣ послѣ введенія въ дѣйствіе административныхъ штатовъ, обстоятельства указали на необходимость нѣкотораго ихъ измѣненія. Наиболѣе значительными изъ такихъ измѣненій были: временное сокращеніе штата Владивостокскаго порта въ 1887 г.; усиленіе его въ 1893 г.; составленіе новаго штата для Севастопольскаго порта, и изъятіе каспійской флотиліи и командира Бакинскаго порта изъ подчиненія главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей. Первая мѣра вызывалась общимъ преобразованіемъ управленія портовъ Восточнаго океана и судового личнаго состава сибирской флотиліи, предпринятыми въ виду учрежденія приамурскаго генералъ-губернаторства, и упраздненіемъ Николаевскаго порта на Амурѣ. Должность главнаго командира портовъ Восточнаго океана при этомъ была замѣнена должностью командира Владивостокскаго порта и кромѣ того штатъ порта было признано возможнымъ сократить съ 62

до 20 лицъ, главнымъ образомъ чрезъ упраздненіе особаго штаба портовъ Восточнаго океана, въ виду уменьшенія строевого состава въ портѣ и за передачею завѣдыванія строевою частью командиру экипажа. Мѣра эта дала ежегоднаго сбереженія до 67000 руб. Но измѣнившіяся воззрѣнія Министерства на способы охраны состоящихъ въ нашемъ владѣніи береговъ Восточнаго океана и отведеніе въ этой охранѣ преимущественной роли дѣйствію флота, крейсирующаго въ Тихомъ океанѣ, указали на необходимость увеличенія средствъ и дѣятельности Владивостокскаго порта, такъ какъ для удовлетворенія многоразличныхъ потребностей увеличивающейся изъ года въ годъ Тихоокеанской эскадры опредѣленное штатомъ 1887 г. число чиновъ порта оказывалось уже недостаточнымъ. Посему Министерствомъ былъ составленъ, и въ 1893 г. внесенъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, проектъ новаго штата, удостоившійся затѣмъ, въ январѣ 1894 года, Высочайшаго утвержденія.

Съ другой стороны, при увеличившейся дѣятельности Севастопольскаго порта, вслѣдствіе развитія военнаго судостроенія на Черномъ морѣ, приписки къ порту новыхъ судовъ, перевода въ него изъ Николаева 2-го черноморскаго экипажа, а также устройства мастерскихъ, доковъ и др. портовыхъ

сооруженій, — штатъ управленія этого порта оказался недостаточнымъ для правильнаго и успѣшнаго хода дѣлъ по частямъ: строевой, хозяйственной и технической. Въ виду сего, штатъ портовой конторы былъ пополненъ, по Высочайшему повелѣнію, образованіемъ при ней въ 1887 г. отдѣльной портовой бухгалтеріи, а затѣмъ приступлено къ составленію новаго штата для всего портоваго управленія. Предположенія по сему предмету, первоначально выработанныя на мѣстѣ, были пересмотрѣны затѣмъ въ коммисіи, составившей проекты положенія и штатовъ 1885 г., и по одобреніи ихъ, съ нѣкоторыми измѣненіями, Адмиралтействъ-Совѣтомъ, вносились въ 1889 г. въ законодательномъ порядкѣ въ Государственный Совѣтъ. Важнѣйшія изъ принятыхъ при этомъ мѣръ усиленія штата заключались въ установленіи новыхъ должностей: одного старшаго и одного младшаго помощника командира порта; главнаго инженеръ-строителя порта, съ упраздненіемъ одной изъ двухъ бывшихъ должностей отдѣльныхъ инженеръ-строителей, и одного младшаго судостроителя; въ учрежденіи отдѣленія астрономической обсерваторіи и въ увеличеніи личнаго состава хозяйственнаго отдѣла портовой конторы, а также по завѣдыванію магазинами, складами и мастерскими.

Усиленіе штатовъ Владивостокскаго и Севастопольскаго портовыхъ управленій потребовало,

конечно, значительныхъ со стороны Министерства новыхъ расходовъ, которые, въ общемъ, превысили итоги, исчисленные на содержаніе въ обоихъ портахъ администраціи (по временному штату 1887 г. и по общему штату 1885 г.), на сумму до 103.000 руб., но уже вся послѣдующая дѣятельность этихъ портовъ подтвердила полную основательность осуществленныхъ мѣръ.

Изъятіе каспійской флотиліи и портовъ Каспійскаго моря изъ подчиненія главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей вызывалось соображеніями чисто практическаго характера, имѣя ближайшею цѣлію устраненіе проистекавшей отъ этого подчиненія излишней переписки и вообще медленности въ дѣлопроизводствѣ. Осуществленіе въ законодательномъ порядкѣ этой послѣдней реформы относится къ маю 1891 г. Согласно новому положенію командиръ Бакинскаго порта подчиненъ непосредственно Управляющему Морскимъ министерствомъ, а главному командиру флота и портовъ Чернаго и Каспійскаго морей присвоено наименованіе главнаго командира черноморскаго флота и портовъ Чернаго моря.

Въ то же время не откладывалось дѣло усовершенствованія нашего законодательства въ тѣхъ его частяхъ, гдѣ это признавалось наиболѣе необходимымъ.

Въ числѣ законодательныхъ работъ, оконченныхъ въ отчетномъ періодѣ, представляется необходимымъ упомянуть прежде всего объ изданіи, въ первый разъ, *свода морскихъ постановленій.* До этого времени не существовало такого свода дѣйствующихъ по Морскому вѣдомству узаконеній, хотя разновременность ихъ изданія, многочисленность, разнообразіе и несогласованность однихъ съ другими уже съ давнихъ поръ вызывали затрудненія и неудобство въ ихъ примѣненіи и указывали на необходимость изложенія ихъ въ систематическомъ порядкѣ, подобно тому, какъ это было сдѣлано относительно общихъ для государства узаконеній, съ изданіемъ въ 1832 году въ первый разъ свода законовъ Россійской имперіи, и относительно узаконеній для Военно-сухопутнаго вѣдомства — съ изданіемъ въ 1839 году свода военныхъ постановленій.

Принимавшіяся въ этомъ отношеніи съ давнихъ поръ, и уже вслѣдъ за обнародованіемъ перваго изданія свода законовъ имперіи, мѣры въ теченіе долгаго времени не приводили къ предположенной цѣли—кодификаціи морскихъ узаконеній, главнымъ образомъ потому, что задачи возлагавшіяся на образованныя для того учрежденія не ограничивались приведеніемъ означенныхъ узаконеній въ систематическій порядокъ, но обнимали и усовершенство-

ваніе самаго законодательства по его содержанію, т. е. имѣли въ виду не одинъ трудъ кодификаціонный, въ тѣсномъ смыслѣ слова, но и законодательный, между тѣмъ какъ тотъ и другой требуютъ неодинаковыхъ средствъ, пріемовъ и порядка работы. Только въ 1870 году на учрежденное тогда въ Морскомъ министерствѣ управленіе кодификаціонныхъ работъ было возложено составленіе и изданіе свода дѣйствующихъ по Морскому вѣдомству постановленій, независимо отъ законодательныхъ работъ по измѣненію или дополненію этихъ постановленій.

Для исполненія указанной ему задачи, управленію предстояло прежде всего привести въ извѣстность весь законодательный матеріалъ, относящійся до Морского вѣдомства, и выдѣлить въ немъ тѣ постановленія, которыя, имѣя значеніе дѣйствующихъ, неотмѣненныхъ правилъ, должны были послужить источниками предположеннаго свода. Результатомъ предпринятыхъ съ этою цѣлью работъ было изданіе управленіемъ въ 1876 году хронологическаго указателя всѣхъ, въ числѣ около 11.000, морскихъ или объявленныхъ по Морскому вѣдомству и изданныхъ съ 1700 по 1875 годъ отдѣльныхъ постановленій (положеній, уставовъ, Высочайшихъ повелѣній и т. п.) и систематическаго сборника, въ которомъ размѣщены, въ порядкѣ отдѣльныхъ предметовъ, около 2000 постановленій, сохранив-

шихъ, вполнѣ или частью, значеніе и силу дѣйствующихъ по Морскому вѣдомству узаконеній.

По собраніи такимъ образомъ законодательныхъ источниковъ приступлено было къ самому составленію свода морскихъ постановленій, по отдѣльнымъ книгамъ, на которыя положено раздѣлить этотъ сводъ согласно съ принятою системою распредѣленія въ немъ различныхъ предметовъ морского законодательства; но происходившія въ то же время значительныя измѣненія въ этомъ законодательствѣ, вызванныя кореннымъ преобразованіемъ какъ организаціи управленія Морскимъ вѣдомствомъ, такъ и условій прохожденія службы во флотѣ, замедлили упомянутую работу, вслѣдствіе необходимости внести въ сводъ эти измѣненія и дополнить такимъ образомъ законодательный матеріалъ, помѣщенный въ сборникѣ 1876 года, узаконеніями послѣдовавшихъ затѣмъ десяти лѣтъ. Вслѣдствіе этого, при упраздненіи съ 1 января 1886 г., одновременно съ общимъ преобразованіемъ управленія Морскимъ вѣдомствомъ, особаго въ составѣ этого Вѣдомства управленія кодификаціонныхъ работъ, трудъ кодификаціи морскихъ узаконеній оказался не вполнѣ еще завершеннымъ и окончаніе его было возложено на канцелярію Морского министерства, къ предметамъ вѣдѣнія которой отнесена, при означенномъ преобразованіи, кодификація морскихъ узаконеній.

Окончательно составленный затѣмъ сводъ морскихъ постановленій удостоился 18 апрѣля 1888 года Высочайшаго утвержденія и объявленъ къ руководству Высочайшимъ указомъ Правительствующему Сенату отъ того же дня. Сводъ этотъ раздѣленъ на восемнадцать книгъ, которыя и имѣютъ именно своими предметами: книги I и II—образованіе управленій и командъ морского вѣдомства, III-VII—заведенія морского вѣдомства, VIII-XI—службу въ морскомъ вѣдомствѣ, XII-XV — хозяйство въ морскомъ вѣдомствѣ и XVI-XVIII — постановленія уголовныя, дисциплинарныя и судебныя, или военно-морскіе уставы: о наказаніяхъ, дисциплинарный и судебный.

Изъ числа означенныхъ книгъ свода морскихъ постановленій въ первое изданіе его не вошли, однако, книги: IV—врачебныя заведенія морского вѣдомства, XI — портовый уставъ и XII — общія распоряженія по хозяйству, потому что во многомъ устарѣвшія постановленія по предметамъ этихъ книгъ требовали законодательной переработки; за окончаніемъ же вскорѣ послѣ того переработки составляющаго предметъ первой изъ названныхъ книгъ устава врачебныхъ заведеній Морского вѣдомства, книга эта была составлена и издана, съ Высочайшаго утвержденія, въ началѣ 1890 года.

Вмѣстѣ съ утвержденіемъ свода морскихъ постановленій, въ который вошли узаконенія, изданныя

по 1 января 1886 года, Высочайше повелѣно: постановленія по Морскому вѣдомству, изданныя послѣ упомянутаго дня, и тѣ, которыя будутъ впредь издаваемы, собирать и издавать въ видѣ продолженій свода. Въ исполненіе сего, въ теченіе отчетнаго періода изданы были съ Высочайшаго утвержденія: въ 1889 году первое продолженіе свода, заключавшее въ себѣ узаконенія за время съ 1 января 1886 по 31 декабря 1888 года, и въ 1892 году второе продолженіе, которое, какъ сводное, т. е. обнимавшее узаконенія за время съ 1-го же января 1886 по 31 декабря 1894 года, замѣнило собою предыдущее.

Другою важною законодательною работою настоящаго отчетнаго періода является изданіе необходимѣйшаго въ морскомъ дѣлѣ законоположенія— *морского устава*, взамѣнъ устарѣвшаго такого же устава 1870 года. Несоотвѣтствіе этого послѣдняго съ народившимися новыми условіями морской службы стало очевиднымъ въ первые же годы царствованія въ Бозѣ почившаго Государя Императора. Поэтому къ пересмотру законоположеній о морской службѣ на военныхъ судахъ Министерство приступило уже въ 1882 г., но закончаніе работъ, вслѣдствіе болѣзни генералъ-адъютанта Лесовскаго, на котораго, по Высочайшему повелѣнію, возложено было предсѣдательствованіе въ пересматривавшей

уставъ коммисіи, по необходимости затянулось на цѣлыхъ два года. Новое изданіе устава удостоилось Высочайшаго утвержденія 13 мая 1885 г. и съ 18 числа того же мѣсяца объявлено къ руководству. Въ уставъ этотъ, независимо отъ многочисленныхъ измѣненій правилъ прежняго устава и дополненій къ нимъ, въ разрѣшеніе возникшихъ въ практикѣ корабельной службы недоразумѣній, внесены цѣлые новые отдѣлы, касающіеся новыхъ отраслей этой службы, по частямъ: минной, водолазной, гальванической стрѣльбы и проч. Въ отношеніи указаннаго, законодательнаго труда представляется необходимымъ замѣтить, что въ 1898 г. оказалось необходимымъ вновь пересмотрѣть морской уставъ, съ цѣлью приведенія его въ большее соотвѣтствіе съ возникшими къ тому времени нуждами судовой службы. Особою коммисіею, подъ предсѣдательствомъ члена Адмиралтействъ-Совѣта вице-адмирала, (нынѣ адмирала) Пилкина, уставъ 1885 г. пересмотрѣнъ постатейно и значительно пополненъ по всѣмъ отдѣламъ.

Отчетный періодъ времени ознаменовался завершеніемъ *судебной* реформы по Морскому вѣдомству.

Военно-морской судебный уставъ, *основанный* на началахъ устнаго и гласнаго судопроизводства, самостоятельности суда и отдѣленія слѣдственной

власти отъ распорядительной и введенный въ дѣйствіе въ портахъ европейской Россіи съ 1867 г. не могъ быть распространенъ лишь на порты Восточнаго океана, такъ какъ осуществленіе судебной реформы въ этихъ портахъ по одному Морскому вѣдомству, когда въ Сибири не были еще преобразованы суды ни гражданскаго, ни военнаго вѣдомствъ, представляло въ свое время большія неудобства. Хотя Морское министерство принимало различныя мѣры къ улучшенію существовавшаго тамъ прежняго порядка судопроизводства, но мѣры эти, по необходимости, должны были ограничиваться лишь частностями, не внося въ него тѣхъ широкихъ началъ, на которыхъ, по указанію Августѣйшаго Дѣда Вашего Императорскаго Величества, былъ созданъ новый общій судебный уставъ въ Россіи. Крайняя медленность и вообще неудовлетворительность стараго порядка судопроизводства, жалобы на неправосудіе и ходатайства мѣстнаго начальства о распространеніи на порты Восточнаго океана судебной реформы 1867 г. побудили Морское вѣдомство приступить къ преобразованію судебной части по вѣдомству означенныхъ портовъ, не ожидая общаго и военно-судебнаго преобразованія въ Сибири. Внесенное въ 1884 г. въ Государственный Совѣтъ представленіе объ ассигнованіи необходимыхъ для этой цѣли денежныхъ средствъ

было, однако, пріостановлено въ дальнѣйшемъ движеніи, вслѣдствіе вновь возникшихъ обстоятельствъ, связанныхъ съ учрежденіемъ Приамурскаго генералъ-губернаторства, и только послѣдовавшія въ 1887 г. сокращенія въ личномъ составѣ Сибирской флотиліи и береговыхъ учрежденіяхъ Морского вѣдомства въ Приморской области дали возможность преобразовать военно-морскую судебную часть въ этой мѣстности на новыхъ началахъ, безъ всякаго увеличенія отпускавшихся на содержаніе этой части денежныхъ суммъ. Выработанное положеніе о порядкѣ примѣненія и введенія въ дѣйствіе военно-морского судебнаго устава по вѣдомству Владивостокскаго порта и сибирской флотиліи удостоилось Высочайшаго утвержденія въ 10 день августа того же 1887 г., а съ января слѣдующаго года во Владивостокѣ были открыты временный военно-морской и экипажный суды и вмѣстѣ съ тѣмъ упразднены мѣстная коммисія военнаго суда и должность состоявшаго при ней аудитора.

Другою мѣрою по административному устройству военно-морской судебной части, получившею осуществленіе въ отчетномъ періодѣ времени, было упраздненіе С.-Петербургскаго военно-морского суда (1882 г.), причемъ дѣла его переданы въ Кронштадтскій военно-морской судъ, съ нѣкоторымъ усиленіемъ состава послѣдняго.

Съ другой стороны, въ заботахъ о правильности судебныхъ процессовъ Морское министерство осуществило въ отчетномъ періодѣ мѣру первостепенной важности, установивъ съ 1 іюля 1890 года пересмотръ важнѣйшихъ изъ производившихся въ экипажныхъ судахъ дѣлъ, по окончательномъ рѣшеніи ихъ. Пересмотръ этотъ, имѣющій цѣлью указаніе экипажнымъ судамъ на допущенныя ими нарушенія, для предупрежденія таковыхъ на будущее время и возобновленіе дѣлъ, въ нѣкоторыхъ, опредѣленныхъ закономъ, случаяхъ, для отмѣны неправильно постановленныхъ приговоровъ,—возложенъ на чиновъ военно-морского прокурорскаго надзора, которымъ дана въ руководство главнымъ военно-морскимъ прокуроромъ особая по этому предмету инструкція.

Кромѣ сего необходимо упомянуть, что за время царствованія въ Бозѣ почившаго Государя Императора послѣдовало новое изданіе *военно-морского дисциплинарнаго устава* (въ 1889 г.), дополненное затѣмъ (въ 1891 г.), въ виду реорганизаціи управленія морскими командами, постановленіями о степени дисциплинарной власти морскихъ начальниковъ на берегу, а также установлены, въ особомъ изданіи XIV главы упомянутаго устава (въ 1894 г.), новыя правила о порядкѣ увольненія отъ службы офицеровъ за предосудительное пове-

деніе и поступки, несовмѣстные съ понятіями о воинской чести и доблести офицерскаго званія, и исключенія, во время плаванія, изъ каютъ-кампаніи членовъ ея за неблаговидные поступки.

Наконецъ, ко времени, обнимаемому настоящимъ обзоромъ, относится изданіе новаго *счетно-судового устава*. Прежній уставъ судовой отчетности представлялся во многихъ отношеніяхъ неудовлетворительнымъ по сознанію какъ Государственнаго Контроля, такъ и самого Морского министерства. Главнѣйшій же его недостатокъ заключался въ крайней сложности, особенно затруднявшей судовыхъ командировъ и ревизоровъ.

Жалобы ихъ на трудность выполненія устава обратили на себя вниманіе въ Бозѣ почивающаго Государя. При совмѣстномъ посѣщеніи съ покойнымъ Герцогомъ Эдинбургскимъ судовъ на кронштадтскомъ рейдѣ, въ 1883 году, Его Величество изволилъ замѣтить, «что въ англійскомъ флотѣ отчетность въ высшей степени проста и вовсе не отвлекаетъ офицеровъ отъ ихъ техническихъ обязанностей».

По подробномъ ознакомленіи, согласно этому Высочайшему указанію, со счетнымъ порядкомъ англійскаго флота, Морское министерство пересмотрѣло счетно-судовой уставъ и, по соглашенію съ Государственнымъ Контролемъ, измѣнило и

упростило его, насколько то дозволяла принятая система счетоводства, но все-таки не освободило офицеровъ отъ многихъ обязанностей, которыхъ не несутъ офицеры англійскаго флота и которыя, на семъ послѣднемъ, возложены на особыхъ для каждаго судна должностныхъ лицъ, спеціально къ этому подготовленныхъ (accounts officirs).

Такъ какъ учрежденіе подобныхъ должностей на нашихъ судахъ требовало большой денежной затраты, то, въ замѣнъ отдѣльныхъ для каждаго судна счетоводовъ, было испрошено Высочайшее повелѣніе: «имѣть въ составѣ Морского министерства одно лицо, которое, не имѣя другихъ текущихъ обязанностей, было-бы инструкторомъ и посредникомъ между Министерствомъ и судами въ дѣлѣ счетоводства, и посѣщая отъ времени до времени самыя суда, могло-бы такимъ образомъ слѣдить за судовыми книгами на самыхъ мѣстахъ ихъ веденія и своевременно исправлять замѣчаемыя въ нихъ неправильности». Послѣдствіемъ этого доклада, Высочайшимъ указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату въ 14 день марта 1888 года, была учреждена при Счетномъ Отдѣлѣ Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженій должность чиновника особыхъ порученій, на котораго и было возложено непосредственное наблюденіе и завѣдываніе судовымъ счетоводствомъ на флотѣ.

Произведенные имъ осмотры счетоводства на судахъ флота окончательно выяснили полную запутанность всѣхъ книжныхъ и инвентарныхъ записей и вызвали распоряженіе Министерства о капитальной передѣлкѣ устава.

Новый уставъ, составленный вмѣсто прежняго съ значительными облегченіями, допущенными Государственнымъ Контролемъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта введенъ въ дѣйствіе на всѣхъ судахъ флота.

Отсутствіе ревизіонныхъ замѣчаній и судовыхъ заявленій о трудности выполненія правилъ новаго устава даетъ основаніе заключить о полной его пригодности.

Генералъ-Адмиралъ АЛЕКСѢЙ.